




Ster






ORGAN
LUBELSKIEGO KOMITETU WOJEWODZKIEGO
LIGI OBRONY POWIETRZNEJ I PRZECIWGAZOWEJ.

№ 1. LUBLIN — KWIECIEŃ 1928. CENA 50 GR.

STER

ORGAN
LUBELSKIEGO KOMITETU WOJEWÓDZKIEGO
LIGI OBRONY POWIETRZNEJ I PRZECIWGAZOWEJ
Redaktor naczeny ppłk. WITOLD RUDNICKI.

№ 1. LUBLIN. Kwiecień—1928. Rok III.

Adres Redakcji i Administracji: Lublin, Powiatowa 1.

PRENUMERATA: Rocznie wraz z przesyłką zł. 6.
Kwartalnie zł. 1 50.
Konto czekowe w P. K. O. № 63.763.

Telefony: Redaktor naczelny: 4-88.
Ogólny: 2-22.

OD REDAKCJI

Jak wiadomo, nastąpiło połączenie Ligi Powietrznej Państwa z Ligą Obrony Przeciwgazowej.

Połączenie to nie było przypadkowem, a wypływało z założenia, że obrona przeciwlotnicza i przeciwgazowa muszą być organicznie ze sobą połączone.

Trudno powiedzieć, która z tych gałęzi jest ważniejszą w dziele obrony kraju. Rozwój lotnictwa poszedł obecnie tak daleko, że cały świat poświęca lotnictwu, jako ważnemu ośrodkowi obrony największą uwagę. Jednakowoż nie mniej ważną jest obrona przeciwgazowa.

O ile w czasie pokoju ludzie mają większą styczność z samolotami, widząc ich rozwój, przez co poznają walory lotnictwa, to z obroną przeciwgazową w czasie pokoju styczności tej nie mają i dlatego dziedzina ta szerszemu ogółowi nie jest znaną.

Przykłady z wojny światowej znają jedynie inteligentniejsze warstwy społeczeństwa podczas gdy szerokie masy nie zdają sobie sprawy z niebezpieczeństwa, jakie wojna gazowa przynosi.

Kontynując w myśl uchwały Ogólnego Walnego Zebrania Lub. Kom. Wojew. L.O.P.P. wydawnictwo „Steru", redakcja obok omawiania zagadnień lotniczych, postawiła sobie za zadanie uświadamianie szerokich warstw ludności na terenie województwa lubelskiego o grozie wojny gazowej, dając jednocześnie wskazówki, jak się od gazów uchronić.

Ostatnie zdobycze techniki z dziedziny lotniczej i gazowej w zawrotnym w prost tempie niemal z dnia na dzień przynoszą rewalacyjne odkrycia będące tworem umysłu ludzkiego, zwycięsko pokonującego wszelkie napotykane na drodze trudności.

Pragnęlibyśmy, aby kwestje omawiane na łamach „Steru" mogły wywołać oddźwięk u naszych czytelników, by tem samem zechcieli się oni wypowiadać w sprawiach związanych z obroną państwa, dlatego też chętnie zamieszczać będziemy nadsyłane nam wszelkie z tego zakresu uwagi.

Nie wątpimy że poczynania nasze nie pozostaną bez echa i „Ster" stanie się w ten sposób ogniskiem skojarzonych myśli o potędze Rzeczypospolitej.

Z OKAZJI ZBLIŻAJĄCYCH SIĘ ŚWIĄT ZMARTWYCHWSTANIA PAŃSKIEGO, WSZYSTKIM CZYTELNIKOM „STERU", CZŁONKOM, PRZYJACIOŁOM I WSPÓŁPRACOWNIKOM L O.P.P. PRZESYŁAMY SERDECZNE ŻYCZENIA „WESOŁEGO ALLELUJA".

Lubelski Komitet Wojewódzki L. O. P. P.
i Redakcja „Steru".

ZYGMUNT RADOMSKI

CZEKAMY NA ODZEW.

Jeśli rzucimy okiem na obecny stan, w jakim znajduje się nowoczesna technika lotnicza i równoznaczny z nią postęp w dziedzinie rozwoju żeglugi powietrznej, i porównamy ze stanem z przed laty 25, to dojdziemy do niezbitego niczem wniosku, że w żadnej jak w tej właśnie dziedzinie nie zdołano dokonać takiego przewrotu pojęć i myśli.

W grudniu roku ubiegłego, minęło właśnie 25 lat od chwili, kiedy w Ameryce po raz pierwszy oderwał się od ziemi cięższy od powietrza aparat braci Wright i przeleciawszy 260 metrów w powietrzu w ciągu 59 sekund, wywołał narazie niedowierzanie, a potem zdziwienie i niebywały entuzjazm we wszystkich zakątkach kuli ziemskiej.

A dziś?—Lotnictwo stanowi jeden z najpotężniejszych środków obrony narodowej w czasie wojny, a w czasie pokoju wprzęgnięte do rydwanu pracy, mającej na celu przysparzanie bogactwa narodowego, stanowi w organizmie państw nowoczesnych najżywotniejszą komórkę, bez której istnienie tego organizmu, jest nie do pomyślenia.

Powoli, lecz niezawodnie, topnieją lody przesądów o niebezpieczeństwie komunikacji lotniczej, samolot w zwycięzkim pochodzie cywilizacji zdobywa dla siebie niezaprzeczone prawo obywatelstwa wśród innych, dawniej znanych, środków komunikacyjnych, budząc powszechne uznanie.

Potęga techniki lotniczej, podnoszącej do maximum bezpieczeństwo lotów komunikacyjnych, umożliwiła już wprowadzenie połączeń nocnych, co posiada ogromną doniosłość na wielkich międzynarodowych szlakach powietrznych.

Ostatnio, przy okazji otwarcia targów Lipskich, został oddany do użytku publicznego na linji Berlin — Halle — Lipsk aparat C. 31, specjalnie wybudowany przez zakłady Junkersa dla lotów nocnych. Unoszący na pokładzie poza pilotem - mechanikiem, radjotelegrafistą i kelnerem — 15 podróżnych, — potężny ten trzysilnikowy samolot posiada w kabinie sześć wygodnie urządzonych łóżek.

Te same zakłady Junkersa projektują obecnie olbrzyma powietrznego, obliczonego na 100 pasażerów. Ma to być olbrzymich wymiarów metalowy jednopłatowiec, mieszczący kabiny i zbiorniki wewnątrz jego, odpowiednio grubego płatu.

Oto ostatnie zdobycze w dziedzinie komunikacji powietrznej. Lecz to jeszcze nie wszystko.

Nowoczesna technika lotnicza skierowuje samoloty do akcji ratowania życia ludziom, chcąc niejako w ten sposób dać rekompensatę za tyle istnień ludzkich, których ofiarą życia zostało okupione to czego my dzisiaj jesteśmy świadkami.

Samoloty sanitarne zastosowane do przewożenia ciężko rannych w czasie wojny i chorych w czasie pokoju nie zawiodły pokładanych w nich nadziei.

Pierwszy raz na szerszą skalę zastosowali lotnictwo do celów sanitarnych francuzi podczas wielkiej wojny na Bliskim Wschodzie. Wówczas z pustyni Syryjskiej dostarczono samolotami do szpitala w Aleppo 80 ciężko rannych. Nie wytrzymaliby oni w żadnym wypadku pięciodniowego transportu po bezdrożach rozpalonej pustyni. Transport samolotami trwał zaledwie cztery godziny i poza ulgą w postaci przyjemnego chłodu w przestworzach — większość rannych uratował.

Podczas wojny z powstańcami w Marokku francuskie samoloty przewiozły z pustyni do szpitali ogółem 2.800 ciężko rannych i chorych. Lekarze twierdzą, że w danym wypadku samoloty ocaliły conajmniej dwa tysiące istnień ludzkich.

Samolot święci triumfy.

Jedna tylko przytem nasuwa się uwaga. Wszystkie te „cuda" — to zdobycze techniki niemieckiej i francuskiej, przyczem ta ostatnia do dziś prowadzi zażartą walkę o supremację na tem polu w lotnictwie świata, z groźnym niemieckim konkurentem.

A gdzie w tym szlachetnym współzawodnictwie Polska?

Niestety, u nas dotąd wśród najszerszych warstw społeczeństwa panuje jeszcze, niczem nieuzadniona nieufność do lotnictwa, która na szczęście znika przy wytężonej w tym kierunku pracy.

Pracy tej podjęła się w Polsce Liga Obrony Powietrznej Państwa i prowadzi ją stale i wytrwale, lecz dzieło jeszcze nie skończone.

Jeszcze nie zorane wszystkie ugory.

Pocieszającym jednak jest objaw, że tam, gdzie L. O. P. P. zdołała zwalczyć hydrę obojętności i posiać złote ziarno wiedzy lotniczej—ziarno to piękny plon wydaje. Okazuje się, że w duszy społeczeństwa drzemią porywy dla idei lotniczej, lecz uczucia te trzeba rozbudzić.

W pracy tej musi nam dopomóc całe społeczeństwo, gdyż tylko zbiorowy wysiłek doprowadzi do zwycięstwa i zapewni Polsce należyte stanowisko i potęgę w przestworzach.

I na tę pomoc my liczymy, a że się nie zawiedziemy, przemawia za tem to, co L. O. P. P. do tej pory zdziałać zdołała.

Cały ten wielki dorobek — to szlachetna ofiara tych, którzy chcą widzieć Polskę uskrzydloną i cel ten stawiają sobie w życiu jako najszczytniejsze hasło.

LIGA OBRONY POWIETRZNEJ I PRZECIWGAZOWEJ.

OBYWATELE!

W życiu naszego społeczeństwa dokonał się fakt dużej wagi: dwie tak popularne instytucje społeczne, jak LIGA OBRONY POWIETRZNEJ PAŃSTWA i TOWARZYSTWO OBRONY PRZECIWGAZOWEJ połączyły się w jedną organizację, która odtąd pod nazwą:

LIGI OBRONY POWIETRZNEJ I PRZECIWGAZOWEJ

dążyć będzie do skupienia w sobie wysiłków społeczeństwa w kierunku obrony Państwa.

Obrona Państwa! Te dwa słowa starczą za cały program.

Zarówno dawna LIGA OBRONY POWIETRZNEJ PAŃSTWA, jak i TOWARZYSTWO OBRONY PRZECIWGAZOWEJ, zdziałały wiele, zawdzięczając żywemu poparciu społeczeństwa. Nie będziemy powtarzali wszystkiego, co które z nich zrobiło.

Instytut Aerodynamiczny i Chemiczny Instytut Badawczy — owe „potężne kuźnice polskiego ducha twórczego“, jak pięknie je nazwał P. Prezydent Rzeczypospolitej — są widomym, najbardziej monumentalnym znakiem tej działalności.

Dziś po połączeniu, mają oba Towarzystwa jeszcze większe zadania przed sobą i w tym również stopniu wzrosnąć musi ofiarność społeczeństwa na cele LIGI OBRONY POWIETRZNEJ i PRZECIWGAZOWEJ.

Wypróbowana na tylu polach ofiarność naszego narodu pozwala nam wierzyć, że pod przewodem Wysokiego Protektora L. O. P. P., Pana Prezydenta Rzeczypospolitej — całe społeczeństwo ofiarnie poprze wysiłki, których celem jest potężne, narodowe, polskie lotnictwo i przygotowanie obrony chemiczno-gazowej.

Z ufnością i spokojem patrzymy w przyszłość!

Zarząd Główny LIGI OBRONY POWIETRZNEJ i PRZECIWGAZOWEJ, w uroczystej chwili połączenia obu organizacji, w poczuciu obowiązków swoich wobec Państwa i Narodu, zwraca się z gorącym apelem do społeczeństwa:

WSZYSCY POD SZTANDAR LIGI OBRONY POWIETRZNEJ i PRZECIWGAZOWEJ!

Warszawa w Marcu 1928 r.

Zarząd Główny Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej:

Prezes: Profesor Antoni Ponikowski, W-Prezesi: Dr. Zenon Martynowicz, Pułkownik Ludomir Rayski, Dr. Karol Vacqueret. Członkowie: Inżynier Eugenjusz Berger, Pułkownik Janusz Gąsiorowski, Inżynier Jan Kloczkowski, Dyrektor Franciszek Merunowicz, Generał Eugenjusz de Henning Michaelis, Prokurator Józef Moldenhawer, Inżynier Gustaw Mokrzycki, Profesor Stanisław Płużański, Inżynier Stanisław Rudziński, Pułk.-Prof. Zygmunt Woynicz-Sianożęcki, Profesor Czesław Witoszyński, Dr. Ppłk. Bohdan Żakliński.

Por. GUSTAW CYPRYSZEWSKI.

Obrona przeciwgazowa ludności w przyszłej wojnie.

Dużo się obecnie mówi i pisze na temat przyszłej wojny, obrazując ją w ten czy inny sposób, nie ulega jednak wątpliwości, że główny nacisk położony będzie w przyszłości na masowem dostosowaniu do wojny lotnictwa, posługującego się środkami gazowemi.

Na to zgadzają się prawie wszyscy wojskowi taktycy, przewidując jednocześnie, że poważny wysiłek nieprzyjaciela będzie zwrócony zupełnie świadomie także przeciwko ludności cywilnej.

Żołnierz a ludność cywilna.

Powiedzmy otwarcie, że położenie ludności w tym wypadku może być chwilami nawet dużo przykrzejsze i cięższe niż żołnierza walczącego na froncie. Jest to zrozumiałe psychologicznie. Żołnierz, znajdujący się na froncie, przygotowany jest do wojny, wyszkolony, zaopatrzony we wszystkie środki techniczne, atmosfera zaś ciągłej gotowości bojowej wyostrza jego czujność i urabia jego psychikę w kierunku jak największej odporności. Natomiast spokojny obywatel w głębi kraju, nieprzygotowany, nieuświadamiający sobie niebezpieczeństwa jakie mu zagraża, zwykle zaś pojmujący je w zbyt jaskrawych kolorach, nękany od czasu do czasu nieprzyjacielskimi napadami szybko zużyje sobie nerwy, zatraci hart i odporność, a to właśnie będzie głównym celem nieprzyjaciela w przyszłej wojnie.

Warunki wojny zmieniają się. O ile dawniej wojny prowadziły tylko armje, o tyle teraz i w przyszłości prowadzą je narody, zdecydowana wola których jest najważniejszym źródłem zwycięstwa. Gdy dawniej głównym celem każdego wodza było przedewszystkiem zniszczenie owych sił nieprzyjacielskiej armji, o tyle w przyszłości chodzić będzie również o sparaliżowanie woli narodu, o sparaliżowanie woli zwycięstwa, a osiągnąć to można najłatwiej, zwracając ostrze wojny bezpośrednio przeciw ludności danego kraju, niszcząc równocześnie jego zasoby materjalne i dezorganizując całe życie pozafrontowe.

Rozwijająca się technika lotnicza i gazowa da walczącym potrzebne do tego środki.

Oczywiście zrozumiałem jest, że wszystkie państwa jednakowo pracują w tej dziedzinie, starając się znaleźć najlepsze środki obrony swej ludności i niełatwo nieprzyjacielowi przyjdzie uskuteczniać podobne napady, przynajmniej na szerszą skalę, jednakowo musimy być na wszystko przygotowani.

Przewidując więc, że ludność będzie narażona na nieprzyjacielskie napady gazowe, chcę dać garść wskazówek, jak każdy mieszkaniec powinien się w takim wypadku zachowywać i co powinien wiedzieć, by uniknąć skutków zatrucia gazami.

Kwestja ochrony ludności cywilnej przed gazami zajmowała już rządy państw walczących podczas wojny światowej, szczególniej zaś we Francji, jako w kraju, gdzie wojna na zachodzie głównie się toczyła, była sprawą troskliwej opieki.

Kwestja jednakże była o tyle łatwiejsza, że napady gazowe uskuteczniane były tylko na froncie i nigdy przy użyciu samolotów, brano więc pod uwagę jedynie strefę ściśle przyfrontową, do 30 klm. wgłąb, bo ta odległość jest maksymalną, na jaką przejść może fala gazowa. Natomiast w przyszłej wojnie, jak to już wyżej zaznaczyliśmy, musimy liczyć się z możliwością napadów gazowych w głębi kraju, kwestja obrony gazowej więc nadzwyczajnie się rozszerza i musi być dobrze przemyślaną i zorganizowaną.

Jeśli obrona ta ma być postawiona na należytym poziomie, to przyjąć trzeba, że każdy mieszkaniec kraju powinien być zaopatrzony w te same środki przeciwgazowe, które posiada żołnierz.

Środki obrony.

Najlepszą obroną indywidualną jest maska przeciwgazowa, która chroni prawie przed wszystkimi znanymi dotychczas gazami i ona powinna być w posiadaniu każdego mieszkańca, który nie powinien się z nią nigdy rozstawać.

Pamiętać trzeba także przy tem, że mało jest posiadać maskę, trzeba się również umieć z nią obchodzić. Nasuwa się więc konieczność odpowiedniego wyszkolenia ludności, co np. we Francji w przeszłej wojnie szeroko było stosowane.

Człowiek przebywający w masce musi zachowywać się jak najbardziej spokojnie, równo i wolno oddychając, bo wszelkie gwałtowniejsze poruszenia wywołują również głębszy i szybszy oddech, a co zatem idzie i szybsze zużycie maski. Prócz tego musi wyszkolić się w jak najszybszem, mechanicznem nakładaniu maski, umieć wstrzymywać oddech na przeciąg kilkudziesięciu sekund, bo może zająć konieczność nakładania maski już w atmosferze gazu, a najważniejsze wyrobić w sobie spokój i opanowanie, ponieważ wszelkie denerwowanie się w tym wypadku najłatwiej prowadzi do zatrucia.

Jednakże zaopatrzenie się ludności w maski nie jest jeszcze wystarczające. Wszystkie ośrodki skupienia ludności, miasta i wsie, będą musiały zorganizować specjalną służbę obserwacyjno-alarmową, obowiązkiem której będzie ostrzeganie ludności, za pomocą specjalnych sygnałów o nadciągającem niebezpieczeństwie, np. o pojawieniu się nieprzyjacielskich samolotów.

W chwili niebezpieczeństwa ludność będzie się chronić do specjalnych schronów, wybudowanych np. pod ziemią, dokładnie urządzonych i zaopatrzonych w środki służące do odświeżania powietrza. Ci, którzy nie zdążą schronić się, lub będą zmuszeni przebywać w zagazowanej atmosferze, będą się bronili za pomocą maski.

Nawiązując do tego, nadmienić muszę, że istnieją zupełnie konkretne projekty wybudowania już w czasie pokoju odpowiednich, uszczelnionych schronów dla ludności. Projekty takie powstały w Anglji, w Rosji sowieckiej, a także i u nas w Polsce.

Sposoby i środki obrony będą zależeć także od tego jakim gazem nieprzyjaciel będzie nas ostrzeliwał. Jeżeli to będą gazy działające na drogi oddechowe i oczy, sprawa będzie dość prosta, ponieważ przed tymi gazami chroni maska. Jeżeli jednak nieprzyjaciel ostrzeliwać będzie gazami, działającymi na całą powierzchnię ciała, np. iperytem, sprawa się trochę skomplikuje. Przed takim gazem ochroni jedynie specjalny kostjum, uszyty z tkaniny nieprzepuszczalnej dla tych gazów, wątpliwem zaś jest, aby każdy mieszkaniec mógł się w taki kostjum zaopatrzyć.



Obrona polegać tu będzie na bardzo dokładnem zorganizowaniu służby obserwacyjno-alarmowej, na natychmiastowem usuwaniu z terenu zagazowanego ludności, potrzeba będzie taki teren unieszkodliwić (neutralizować) za pomocą specjalnych środków chemicznych. — Jeśli chodzi o iperyt, środkiem takim będzie chlorek wapna, którego się używa jako środka dezynfekcyjnego. Jest on również bardzo pomocnym przy indywidualnych porażeniach iperytem, przyczem trzeba skórę w miejscach porażenia przesypywać suchym chlorkiem. Dobrym środkiem również, jest obmywanie ciała bardzo gorącą wodą (do 70 stopni) z użyciem mydła naftowego.

Zresztą, organizując całą obronę zbiorową ludności, trzeba będzie zorganizować również lotną pomoc lekarską.

Mogą zajść również wypadki, że dany osobnik będzie zaskoczony napadem gazowym nie posiadając maski. Najlepszym ratunkiem będzie tutaj schronienie się na najwyższe miejsce, np. na dachu domu, wieży, wysokiem drzewie. Chowanie się np. do piwnic — nic tutaj nie pomoże, wręcz odwrotnie— zaszkodzi.

Gazy są z reguły cięższe od powietrza i jako takie opadają jak najniżej, tworząc nad ziemią obłok o pewnej wysokości, trzeba więc schronić się tak, by obłok ten nie dosięgał człowieka. Jeśli niemożliwem jest schronienie się na jakieś wysokie miejsce, wtedy trzeba położyć się, przytknąć twarz do ziemi, zamknąć oczy i tak oddychać, zmieniając jednocześnie miejsce. Ziemia, szczególniej **humusowa** (próchnica) ma własności pochłaniania gazów, może to być więc pomocne.— W ostatecznym razie należy zwilżyć chustkę i przytknąć do ust i nosa.

Zaznaczyć należy jednakże, że najlepiej nawet zorganizowana i wyposażona obrona bierna nigdy nie wystarczy.— Równolegle do niej musi być zorganizowana obrona czynna, mająca przedewszystkiem na celu zwalczanie nieprzyjacielskiego lotnictwa.

Kto wie, czy nie dojdziemy do tego w przyszłej wojnie, że każde miasto będzie miało **eskadrę** samolotów i baterje przeciwlotnicze dla **własnej obrony**.

WODNOPŁATOWIEC KOMUNIKACYJNY.



Na zdjęciu powyższem widzimy wodnopłatowiec francuski typu „Amfibja“, używany do przewozu poczty i towarów.

Kronika Wojewódzka.

Lotnisko im. Hetmana Jana Zamoyskiego. Ogólne Zgromadzenie Lub. Komitetu Wojew. L. O. P. P. odbyte w dniu 14 marca r. b. powzięło jednogłośnie uchwałę, aby mające powstać pod Zamościem lotnisko, na terenie zakupionym przez Komitet Wojewódzki L. O. P. P. od Ordynacji Zamojskiej nazwać „lotniskiem im. Hetmana Jana Zamoyskiego“.

Mianowanie lotniska imieniem jednego z najzasłużeńszych dla Polski synów, ściśle związanego z Zamościem i ziemią Zamojską, będzie wiekopomnym pomnikiem pamięci Wielkiego Hetmana i symbolem pełnej poświęcenia pracy nad ugruntowaniem skrzydlatej potęgi Rzeczypospolitej.

Uznanie zasługi. Jak to już w sprawozdaniu, dotyczącem kupna lotniska pod Zamościem, które podajemy na innem miejscu, zostało zaznaczone, hr. Maurycy Zamojski wykazał swe niezwykle obywatelskie stanowisko i rzadką dziś bezinteresowność przy sprzedaży należących do Ordynacji Zamojskiej terenów pod lotnisko.

Ogólne Zgromadzenie Komitetu Wojew. L. O. P. P. w uznaniu tych zasług uchwaliło wyrażenie gorącego podziękowania hojnemu ofiarodawcy, i wystąpienie z wnioskiem do Rady Głównej L. O. P. P. o mianowanie hr. M. Zamoyskiego członkiem honorowym L. O. P. P.

Posiedzenie Komisji Rozbudowy lotniska. W pierwszych dniach kwietnia odbędzie się w Zamościu przy udziale zaproszonych osób posiedzenie Komisji Rozbudowy lotniska im. hetm. J. Zamoyskiego. Na posiedzeniu zostanie ustalony program prac na najbliższą przyszłość związanych z rozbudową lotniska. Z ramienia Komitetu Wojew. L. O. P. P. w posiedzeniu weźmie udział prezes dr. Stanisław Bryła.

Posiedzenie Zarządu Komitetu Wojewódzkiego. Dnia 10 marca r. b. odbyło się posiedzenie Zarządu Lub. Kom. Wojewódzkiego L. O. P. P., przewodniczył dr. St. Bryła. Na porządku obrad znajdowało się szereg spraw bieżących. Między innemi przyjęto do wiadomości i zaakceptowano tranzakcję kupna lotniska, zreferowaną przez dr. St. Bryłę, oraz sprawozdanie dotyczące połączenia się L. O. P. P. z T. O. P. na terenie lubelskim.

KOMUNIKAT Nr. 1.

SPRAWOZDANIE
z działalności Komitetu Wojewódzkiego L. O. P. P. w Lublinie za rok 1927.

Skład osobowy Zarządu Komitetu Wojewódzkiego

Prezes — Dr. Stanisław Bryła, v. Prezes I — Dyr. Jan Dębowski, v. Prezes II — p. Czesław Szczepański, Skarbnik — Dyr. L. Dziewulski, Sekretarz — p. Franciszek Frańczak, Szef Propagandy — płk. Witold Rudnicki. Członkowie: Gen. Władysław Jung, D-ca O. K. II, p. Stefan Kowerski, p. Feliks Moskalewski, p. Władysław Śliwa, p. Edward Barcz, p. Kuncewicz Czesław i p. Jan Jeż.

Komisja Rewizyjna:

Dyr. Michał Michniewski, Dr. Czesław Kujawski, Dyr. Michalik. Zastępcy: Dyr. Wilk i Dyr. Rzeszotarski.

Organizacja

W dniu 1-go stycznia 1927 r. Lub. Komitet Wojewódzki L.O.P.P. liczył 18 Komitetów Pow., 135 Kół gminnych i lokalnych, 22 Koła szkolne, członków 10.346.

W dniu 31 grudnia 1927 r. Lub. Komitet Wojewódzki liczył 20 Komitetów Powiatowych, 141 Kół gminnych i lokalnych, 26 Kół szkolnych. Członków 10.565.

Komitet Pow. w Garwolinie.

Prezes: Zastępca Starosty pan Walerjan Kwaśniewski. Komitet liczy 2 koła, członków 210.

Zebrano w roku 1927 — 733 zł. 95 gr. IV Tydzień Lotn. dał 1822 zł. 77 gr.

Komitet Pow. w Puławach

Prezes — Starosta Wiszniewski. Komitet liczy 5 kół. Członków 252.

Zebrano w r. 1927 866 zł. 82 gr. IV Tydzień Lotniczy dał 1150 zł. 30 gr.

Komitet Pow. w Krasnymstawie

Komisarz Pow. L. O. P. P. — P. Sołtys. Komitet liczy 7 kół. Członków 220.

Zebrano w r. 1927—828 zł. 05 gr. IV Tydzień Lotniczy w powiecie urządzony nie był. Kwesta w mieście dała 25 zł.

Komitet Pow. w Chełmie

Komisarz Pow. — p. Kazimierz Zieliński. Komitet liczy 3 koła gminne, 1 miejskie. Członków 304.

Zebrano w r. 1927—914 zł. 08 gr. IV Tydzień Lotniczy dał 762 zł. 48.

Komitet Pow. w Radzyniu

Prezes — prof. Władysław Biernacki. Komitet liczy 12 kół. Członków 445.

Zebrano w r. 1927—748 zł. 03 gr. IV Tydzień Lotniczy dał 853 zł. 42 gr.

Komitet Pow. w Hrubieszowie

Prezes — Dyr. Kulikowski. Komitet liczy 10 kół, członków 595.

Zebrano w r. 1927 w czasie Tygodnia Lotniczego 861 zł. 22 gr. Stan kasy na 1 stycznia 1928 r. zł. 1355 gr. 58

Komitet Pow. w Siedlcach

Prezes — vacat. V. Prezes p. K. Jeziorowski. Komitet liczy 1 koło miejskie, w skład którego wchodzi 22 koła lokalne. Ogółem 888 członków.

Zebrano w roku 1927 — 1569 zł. 33 gr. IV Tydzień Lotniczy dał 1072 zł. 02 gr.

Komitet Pow. w Sokołowie

Prezes Starosta Stępiński. Komitet liczy 13 kół. Członków 297.

Zebrano w roku 1927 — 3762 zł. 55 gr. IV Tydzień Lotniczy dał 2.054 zł. 79 gr.

Komitet Pow. we Włodawie

Prezes — Starosta Adloff. Komitet liczy 6 kół. Członków 400.

Zebrano w r. 1927 — 3.597 zł. 70 gr.

Komitet Pow. w Łukowie

Prezes — Ksiądz Prałat Michał Kamieński. Komitet liczy 8 kół. Członków 589.

Zebrano w r. 1927 — 4.342 zł. 73 grosze. IV Tydzień Lotniczy dał 669 zł. 05 gr.

Komitet Pow. w Białej Podlaskiej

Prezes — Prokurator Tuz. Komitet liczy 6 kół. Członków 210.

Stan Kasy w dniu 20 stycznia 1928 r. — 159 zł. 60 gr. Szczegółów brak. Komitet sprawozdania nie nadesłał. Powyższe dane zaczerpnięto z protokułu wizytacji za m. styczeń 1928 r.

Komitet Pow. w Zamościu

Komisarz L. O. P. P. — Sędzia Czesław Kuncewicz. Komitet zdekompletowany. W najbliższym czasie przeprowadzona zostanie reorganizacja. Sprawozdania nie nadesłał. W roku ub. było 6 kół. Członków 582. Stan kasy

w dniu 9 lutego 1928 r. wynosi 650 zł. Powyższe dane zaczerpnięto z protokułu wizytacji za m. luty 1928 r.

Komitet Pow. w Lubartowie

Prezes — Starosta A. Krauze. Komitet liczy 17 kół Członków 641.

Komitet sprawozdania nie nadesłał. Stan kasy na dzień 25-go stycznia 1928 roku wynosi 2.833 zł. 63 gr. Dane powyższe zaczerpnięto z protokułu wizytacji za m. styczeń 1928 r.

Komitet Pow. w Janowie Lubelskim

Prezes — Starosta Panglisz. Sprawozdania Komitet nie nadesłał. Liczył ostatnio kół 17. Członków 540.

Komitet Pow. w Biłgoraju

Komitet zdekompletowany z powodu przeniesienia służbowego 3 członków zarządu (prezesa, skarbnika i sekretarza). Ostatnio Komitet liczył 4 koła. Członków 173. Sprawozdania nie nadesłał.

Komitet Pow. w Tomaszowie lub.

Prezes — Starosta Wielanowski.

Komitet sprawozdania nie nadesłał. Ostatnio Komitet liczył 6 kół. Członków 440.

Komitet Pow. w Janowie Podl.

Prezes—Starosta Ćwikliński. Komitet sprawozdania nie nadesłał.

Komitet Pow. w Węgrowie

Prezes — Starosta dr. Lutman. Komitet sprawozdania nie nadesłał. Ostatnio Komitet liczył 15 kół. Członków 600.

Komitet Pow. w Lublinie

Prezes — dyr. Jan Dębowski. Komitet znajduje się obecnie w stadjum organizacji

Na terenie powiatu istnieje 11 kół gminnych, liczących około 560 członków. Lublin — miasto posiada koła w liczbie 8 przy następujących instytucjach: wojskowość, Sąd okręgowy, Urzędnicy skarbowi, cukrownia „Lublin", Kuratorjum szkolne, fabryka „Plage i Laśkiewicz", Związek Ziemian, Nauczycielstwo.

Ogółem Lublin liczy około 2.000 członków.

Komitet Pow. w Zwierzyńcu

Komisarz L. O. P. P. — p. Stefan Mańkowski. Komitet w stadjum organizacji

Dotychczas zorganizowano koło miejscowe posiadające 100 członków. Komisarzem Koła jest p. Hipolit Borowski. Na cele L. O. P. P. zebrano od chwili zorganizowania Koła 63 zł. Tydzień Lotniczy o charakterze propagandowym żadnych dochodów poza zapisem członków nie przyniósł.

Obecnie na terenie Ordynacji Zamojskiej odbywa się organizacja 16-tu Kół miejscowych w poszczególnych Nadleśnictwach. W najbliższym czasie zostaną zwołane zebrania, celem wyboru Zarządu, oraz ostatecznego ukonstytuowania się Kół Ligi.

Organizacja na terenie szkół.

Lubelski Komitet Wojewódzki, zdając sobie sprawę z doniosłości propagandy lotnictwa wśród najszerszych warstw młodzieży szkolnej, postanowił rozpocząć intensywną organizację tejże młodzieży w Kołach Przyjaciół Lotnictwa, przy poszczególnych szkołach średnich, które to Koła korzystają z opieki nauczycielstwa, oraz Szefostwa Propagandy. W pracy tej Komitet Wojew. L. O. P. P. w okresie sprawozdawczym uzyskał daleko idące poparcie Kuratorjum Okręgu Szkolnego Lub., co uwydatniło się w okólniku rozesłanym przez Pana Kuratora Ignacego Pytlakowskiego do wszystkich szkół na terenie Okręgu Szkolnego Lub.

Okólnik ten brzmiał jak następuje:

KURATORJUM OKRĘGU SZKOLNEGO LUBELSKIEGO. — Lublin, d. 16 maja 1927 r.

OKÓLNIK Nr. 163.

Do

PP. Inspektorów Szkolnych, Dyrekcji Państwowych i Prywatnych Szkół Średnich ogólno-kształcących, Seminarjów Nauczycielskich i Zawodowych.

W związku z okólnikiem Nr. 12, z dn. 28 kwietnia b. r. Kuratorjum zaleca ze względów państwowych szerzenie jaknajsilniejszej propagandy L. O. P. P., a więc zachęcanie młodzieży, ażeby zbierala się w oznaczonych miejscach i śledziła organizowane obecnie loty propagandowe, oraz brała udział w odczytach i pogadankach z dziedziny lotnictwa urządzanych przez Komitet Woj. L.O.P.P. w Lublinie, Powiatowa 1.

Kurator Okręgu Szkolnego

(—) Pytlakowski.

Zgodnie z powyższym okólnikiem nauczycielstwo przejawiło żywą współpracę z Szefostwem Propagandy Lub. Komitetu Woj. L. O. P. P., co uwydatniło się w zorganizowaniu przy każdej niemal szkole na terenie Okr. Szk. Koła Lotniczego Młodzieży. Organizacja ta przedstawia się następująco: Lublin liczy 15 Kół w Średnich i Zawodowych, grupujących 650 członków. Kuratorem Kół powyższych na terenie Lublina jest dyr. Kazimierz Tułodziecki. Z większych środowisk szkolnych należy wymienić Chełm, liczący 3 Koła i 220 członków, Łuków 2 Koła 159 członków, Garwolin 1 Koło, 78 członków, Siedlce 6 Kół 82 członków, pozatem istnieją Koła we wszystkich miastach pow. na terenie Woj. Lub., w których znajdują się szkoły średnie.

Modelarnie.

Lub. Komitet Wojewódzki, widząc wielkie zainteresowanie się młodzieży lotnictwem, co uwydatniło się w skonstruowaniu przez niektóre

Koła szkolne zupełnie nowych modeli aparatów lotniczych. W roku sprawozdawczym na terenie Woj. Lub. pracowały trzy modelarnie: w Chełmie, Zamościu i Lublinie.

Modelarnia chełmska jest sekcją Koła Miłośników Lotnictwa przy Państwowym Gimnazjum im. St. Czarnieckiego. Istnieje trzy lata i dzieli się na dwa stopnie. Posiada własna warsztaty, ślusarski, stolarski i blacharski. Młodzież w modelarni pracuje pod kierunkiem instruktora Komitetu Woj. p. Lucjana Giżyckiego.

Celem zorjentowania o biegu prac modelarni, poniżej podajemy rozkład zajęć za ub. 4 miesiące roku szkolnego 1927/8.

We wrześniu	dni pracy 14,	przec. po 3 g.	dz. 42 g.
w październiku	„ „ 12,	„ „ 3 „	„ 36 „
w listopadzie	„ „ 12,	„ „ 3 „	„ 36 „
w grudniu	„ „ 12,	„ „ 3 „	„ 36 „
		Ogółem godzin pracy	150 g.

Przeciętna frekwencja na 1 godz. wynosi 20 modelarzy, iloczyn przeciętnej frekwencji modelarzy i ilości godzin przeprowadzonych—2.880. W planie prac modelarni w r. b. przewidziana jest budowa avionetki 2 osobowej typu „Parasol“ konstrukcji drewnianej. Budowa częściowa laboratorjum doświadczalnego do badań nad modelami. Przygotowanie modeli latających do konkursu wiosennego.

W dniu 22 maja r. ub. odbył się wewnętrzny konkurs modeli latających w Chełmie.

Do zawodów stanęło 32 modele, wykazując b. dobre wyniki. Zawody te ustaliły nowy rekord długości lotu Woj. Lub. z 36 mtr. na 41.2, przeciętny lot modeli ustalono na 15 do 20 mtr. Na konkursie obecnym był wizytator p. Jan Firewicz z ramienia władz szkolnych. Jury stanowili: profesorowie gimnazjum, oraz p. Antoni Uszacki.

Program pracy modelarni na przyszłość.

Prace modelarni posuwają się w normalnym tempie, co daje gwarancję, że nakreślony wyżej plan zostanie zrealizowany. Zainteresowanie młodzieży jest b. duże. Zdarza się niejednokrotnie, że w godz. nieobowiązkowych do modelarni zgłasza się pokaźna ilość modelarzy, chcących pracować przy budowie avionetki. Rozkład pracy jest następujący:

Poniedziałek—2 godz. z kursem starszym (klasa VI) i popoł. 2 godz. z amatorami (nadobowiązkowo).

Wtorek—2 godz. z kursem młodszym (klasa V) i popoł. 2 godz. z amatorami.

Środa — 2 do 4 godz. z amatorami popoł. Dyrekcja Gimnazjum w osobie p. dyr. Ambroziewicza udziela modelarni jaknajdalej idącego poparcia i rozciągnęła nad godzinami pracy rygor szkolny. Funduszów na prowadzenie modelarni dostarcza Komitet Woj. L. O. P. P. w Lublinie.

Staraniem Szefostwa Propagandy przy modelarni Gimn. Państw. im. St. Staszica organizuje się Muzeum lotnicze przy pomocy fabryki „Plage i Laśkiewicz“ oraz wojskowości. Pozatem przy temże Gimn. istnieje biblioteka lotnicza, uzyskana przez Komitet Woj. przy likwidacji Związku Lotniczego Młodzieży w Warszawie. Na cele modelarni i lotnictwa wogóle młodzież opodatkowała się samowolnie w wysokości 50 gr. miesięcznie, które to fundusze idą na potrzeby modelarni.

Budowa i zakup avionetki szkolnej.

W sierpniu 1927 r. Lub. Komitet Woj. powziął projekt zakupienia avionetki, która służyłaby dla celów propagandowych. Przy sposobności postanowiono wciągnąć do tej akcji młodzież szkolną, z takim zapałem odnoszącą się do celów i zamierzeń L. O. P. P. Komitet Woj. prócz tego miał na uwadze realne poparcie polskiej wytwórczości lotniczej, oraz ostatnich zdobyczy dokonanych przez polskich instruktorów. Po szeregu rozważań nad powyższym problemem postanowiono jako typ samolotu obrać avionetkę P. W. S. 3, dzieło polskiego konstruktora inż. Cywińskiego, która to avionetka uzyskała 2 nagrodę na I-ym konkursie avionetek, zorganizowanym przez L. O. P. P. w Warszawie w październiku 1927 r. W ten sposób Komitet Woj. postanowił zachęcić inż. Cywińskiego do dalszych prac konstrukcyjnych, a jednocześnie poprzeć jedną z najbardziej zasłużonych wytwórni polskich — Podlaską Wytwórnię Samolotów w Białej Podlaskiej, gdzie avionetka powyższa została całkowicie wykonana.

Na cel powyższy Komitet Woj. przeznaczył z własnych funduszów kwotę zł. 10.000, postanawiając resztę zebrać drogą ofiarności publicznej. Przedstawiona myśl Kuratorowi Okr. Lub. p. Ignacemu Pytlakowskiemu znalazła nader przychylne przyjęcie, przyczem p. Kurator Pytlakowski objął łaskawie protektorat nad akcją zakupu avionetki, która miała powstać drogą składek wśród młodzieży szkolnej. Akcję zorganizowano w ten sposób, że Komitet Woj. w Lublinie wydrukował mareczki opiewające na drobne kwoty, które to mareczki zostały za pośrednictwem Kuratorjum Lub. rozesłane do wszystkich szkół na terenie Województwa Lub., celem rozsprzedaży. Dzięki obywatelskiemu stanowisku władz szkolnych i nauczycielstwa rozpoczęta w ten sposób akcja już w pierwszej chwili zapowiadała się doskonale, co widząc Komitet Woj. w Lublinie zamówił w Podlaskiej Wytwórni Samolotów w Białej Podl. avionetkę, pragnąc wykorzystać niezwykle ważny dla propagandy moment poświęcenia takowej w czasie „Tygodnia Lotniczego“.

Na wniosek protektora p. Kuratora Pytlakowskiego zakupioną avionetkę postanowiono nazwać imieniem Najwyższego Protektora L. O. P. P. Pana Prezydenta Rzeczypospolitej Ignacego Mościckiego.

Komitet Woj. zwrócił się zatem do kancelarji cywilnej Pana Prezydenta prosząc o łaskawe uzyskanie Jego zgody na nadanie avionetce nazwy „Prezydent Ignacy Mościcki". Po otrzymaniu przychylnej odpowiedzi z Kancelarji Cywilnej Pana Prezydenta w dniu 4 września 1927 roku o godz. 12-ej w południe na lotnisku przy fabryce „Plage i Laśkiewicz" odbyła się podniosła uroczystość poświęcenia avionetki w obecności hufców młodzieży szkolnej z kuratorem p. Ignacym Pytlakowskim na czele. Rodzicami chrzestnemi avionetki byli p. wojewodzina Zofja Remiszewska, oraz p. kurator Pytlakowski, którzy złożyli swe podpisy na akcie fundacyjnym avionetki. Akt ten brzmi jak następuje:

Akt nadania nazwy samolotowi ufundowanemu przez Młodzież szkół Okręgu Lubelskiego.

Działo się dnia 4 (czwartego) września 1927 r. za Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej Ignacego Mościckiego. Prezesa Rady Ministrów Józefa Piłsudskiego, Wojewody Lub. Antoniego Remiszewskiego, D-cy O K. II Gen Władysława Junga. Kuratora Okręgu Szkolnego Ignacego Pytlakowskiego na lotnisku w Lublinie przy fabryce pod firmą „Plage i Laśkiewicz".

Samolot ufundowany przez młodzież szkół Okręgu Lub. został zbudowany w fabryce polskiej Podlaska Wytwórnia Samolotów w Białej Podl. według planu konstrukcyjnego inż. Stanisława Cywińskiego.

Rodzicami chrzestnemi byli JWWPP. Wojewodzina Antoniowa Remiszewska, Kurator Okręgu Szkolnego Ignacy Pytlakowski, Leokadja Krasińska ucz kl VIII Szkoły p. Czarnieckiej, Stefan du Chateau, ucz. kl. VIII szkoły im. St. Staszica.

Samolotowi za zgodą Pana Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej nadano nazwę „Prezydent Mościcki" poczem przekazano go do dyspozycji Woj. Komitetu L. O. P. P. za Prezesa Dr. Stanisława Bryły.

Powyższe stwierdza się podpisami.

Cena avionetki miała wynosić 25.000 zł. Dyr. Podlaskiej Wytw. Samolotów chcąc przyjść z pomocą wysiłkowi młodzieży i L. O. P. P., cenę powyższą zniżyła do 20.000 zł. Na poczet powyższej sumy Komitet Woj. wpłacił zgodnie z pierwotnym zamiarem z własnych funduszów 10.000 zł., pozostałą zaś sumę 10.000 zł. do dnia 1 marca 1928 r. uzyskano ze składek i sprzedaży wypuszczonych mareczek, czyli, innemi słowy, koszta kupna avionetki zostały w całości pokryte.

Avionetka w obecnej chwili powiększyła eskadrę propagandową Komitetu Woj. w Lublinie, przyczem używana była do szeregu lotów propagandowych, wykazując doskonałą sprawność.

Budowa lotnisk i lądowisk.

Przechodząc do realizacji swych planów i zamierzeń w dziedzinie lotnictwa, Lub. Komitet Woj. L. O. P. P. na pierwszym miejscu postawił w programie swych prac budowę lotnisk i lądowisk, których sieć w najbliższym czasie winna pokryć teren województwa lub. Zagadnienie możliwości w każdej chwili lądowania samolotu wiąże się ściśle z zagadniem obrony Państwa w czasie wojny i rozwojem żeglugi powietrznej, dając jednocześnie Lidze Obr. Pow. Państwa możność dotarcia do najbardziej nawet odległych od większych ośrodków miejscowości przez wysyłanie samolotów na loty propagandowe, co z kolei zapewnia stały kontakt L. O. P. P. z ludnością i należyte jej uświadomienie o celach i zamierzeniach instytucji.

W pracach swoich na tem polu zarówno Zarząd główny L. O. P. P., jak i Komitet Woj. w Lublinie współdziała ściśle z Departamentem VI M. S. W., stosując się w całej rozciągłości do jego wskazówek, które wypływają z planów związanych z obroną Państwa.

Idąc obraną przez się drogą, Lub. Komitet Woj. postanowił w okresie sprawozdawczym zrealizować powziętą już dawniej myśl budowy na terenie województwa lub. lotniska dla celów wojskowych i cywilnych, któreby w czasie pokoju stać się mogło ośrodkiem dla żeglugi komunikacyjnej, w czasie zaś wojny — bazą operacyjną dla płatowców wojskowych. Lotnisko prócz dogodnego terenu postanowiono wyposażyć w hangary, warsztaty reperacyjne, znaki sygnalizacyjne oraz stację benzynową. Na pierwszy plan prac wybijała się sprawa wybrania odpowiedniego terenu pod lotnisko. W pierwszej chwili projektowano budowę takiego lotniska w pobliżu Lublina, jednakże opinja Dep. IV M. S. Wojsk wydana w tej sprawie Komitetowi Woj. nakazywała z wyżej przytoczonych względów budowę lotniska w okolicach Zamościa — Zawady, które to miejscowości leżą na szlaku powietrznym Warszawa — Lwów. Przemawiały zatem i względy strategiczne, które nakazywały posiadanie lotniska wyposażonego zupełnie nowocześnie w południowo-wschodniej połaci województwa lub. Opierając się na powyższej opinji Lub. Komitet Woj. powołał do życia specjalną komisję terenową, złożoną z przedstawicieli Zarządu Gł. L. O. P. P., Dep. IV M. S. Wojsk., Komitetu Woj. oraz Komitetu Pow. w Zamościu. Komisja ta, przeprowadziwszy badania na miejscu, orzekła, iż najbardziej odpowiedniem pod budowę lotniska terenem są grunta folw. Mokre w pow. zamojskim, należące do Ordynacji Zamojskiej, przyczem zdanie powyższe zostało protokularnie stwierdzone w protokule następującej treści:

Odpis.

PROTOKUL

Dnia 8 września 1927 r. w Zamościu o godz. 14 zebrała się Komisja w następującym składzie: P. Inż. Kawecki, przedstawiciel Zarządu Gł. L. O. P. P., Mjr. Ziembiński, delegat Dep. IV M S. Wojsk, Inż. Filipowski, z ramienia Minist. Komun., p. Galiński, reprezentant Zarządu Ord Zamojskiej. Płk. Żelechowski, przedstawiciel wojskowości, p. Starosta Zamojski Twardosz, p. Dr. Stanisław Bryła, Prezes Komitetu Woj. L.O.P.P.

w Lublinie, p. Kuncewicz z ramienia Komitetu Pow. L. O. P. P. w Zamościu i p. red. G. Lawina i udała się na teren lotniska folw. Płoskie Gł., poczem przeszła na proponowany przez Zarząd Ord. Zamojskiej teren folw. Mokre. Teren zasadniczo nadaje się, jednak wymaga następujących robót: skasowania drogi (traktu) jak zaznaczono na mapie p. Inż. Kaweckiego, przeprowadzenie szosy 0,5 klm, przeprowadzenia bocznicy kol 0,3 klm., niwelacji terenu oraz poszerzenia zaprojektowanego przez Ordynację terenu. O ile różnica w kosztach nabycia terenu wyrównoważyłaby koszt powyższych robót, to wówczas uwzględniając interesy Ordynacji, możnaby było zgodzić się na urządzenie lotniska w folw. Mokre.

Przedstawiciel Ordynacji co do ceny nabycia terenu oświadczyć się nie mógł, pozostawiając to dalszym pertraktacjom i zobowiązał się po 11 września, mniej więcej w przeciągu tygodnia, przedstawić plany niwelacyjne, które mają być nadesłane do Komitetu Wojewódzkiego L. O. P. P. w Lublinie, Powiatowa 1.

Podpisy:

(—) *Inż. Kawecki* (—) *Mjr. Ziembiński*
(—) *Inż. Filipowski* (—) *Dr. St. Bryła*
(—) *K. Zdziechowski* (—) *Twardosz*
(—) *Kuncewicz* (—) *Lawina.*

Zgodnie z osnową powyższego protokułu, przedstawiciel Ordynacji p. Galiński udzielił Lub. Komitetowi Woj. wyczerpującej odpowiedzi, która w rezultacie zdecydowała o sfinalizowaniu projektu kupna terenu folw. Mokre, przyczem po dokładnem obliczeniu okazało się, że różnicę ceny kupna gruntów na folw. Płoskie Gł., a ceną gruntów folw. Mokre, wyrównują całkowicie koszta potrzebnych inwestycji, czyli, że w myśl protokułu sporządzonego przez Komisję terenową Lub. Komitet Woj. mógł przystąpić do pertraktacji o kupno gruntów należących do folw. Mokre. Sprawa powyższa została szczegółowo omówiona na posiedzeniu Zarządu Komitetu Woj. odbytym wspólnie z przedstawicielem Ordynacji Zamojskiej p. Janem Galińskim w dniu 19 listopada 1927 r. W rezultacie powyższych pertraktacji w dniu 7 stycznia 1928 r. został zawarty w Warszawie akt kupna - sprzedaży 35 ha 7617 mtr. na terenach folw. Mokre, przyczem warunki kupna—sprzedaży omówiono dokładnie w umowie.

Projekt rozbudowy lotniska pod Zamościem.

Projekt rozbudowy lotniska pod Zamościem wiąże się ściśle z terminem przejęcia zakupionych gruntów przez Komitet Woj. od dotychczasowego dzierżawcy folw. Mokre p. Lipczyńskiego. Zgodnie z odpowiednim ustępem aktu kupna sprzedaży Zarząd Ordynacji Zamojskiej wymówił p. Lipczyńskiemu dzierżawę zakupionych przez L. O. P. P. terenów w grudniu 1927 r. z dniem 30 czerwca 1928 r. Ponieważ jednakże w myśl warunków kontraktowych dzierżawy p. Lipczyńskiemu przysługuje prawo zbioru dokonanych zasiewów, względnie otrzymania za nie odpowiedniego ekwiwalentu, Komitet Woj. delegował w tej sprawie dla omówienia warunków przejęcia p. Stefana Mańkowskiego, który przeprowadził w tej sprawie odpowiednie pertraktacje. Zgodnie z tym p. Lipczyński oświadczył, iż pójdzie jaknajdalej na rękę L. O. P. P., zaofiarował się nawet obsiać teren lotniska białą koniczyną, która jest dla terenów lotniskowych pożyteczna. Teren zakupiony p. Lipczyński obowiązuje się przekazywać w używalność L. O. P. P. stopniowo, w miarę sprzętu zasianych na nim zbóż. Grunta zakupione obsiane są pszenicą i żytem, wypłacenie za tem pokaźnego ekwiwalentu p. Lipczyńskiemu musiałoby spowodować dla Ligi znaczne wydatki. Lub. Komitet Woj. postanowił za tem w myśl zapewnień p. Lipczyńskiego poczekać na ostateczne objęcie terenów, które nastąpi po sprzęcie zbóż. Ponieważ prac inwestycyjnych na lotnisku wcześniej jak przed 1-ym lipca w myśl powyższych warunków rozpocząć nie można bez narażenia się na poważne wydatki, przeto postanowiono pracę na samym lotnisku narazie odłożyć, natomiast rozpocząć przygotowania już z wiosną do przeniesienia w inne miejsce przechodzącego przez środek lotniska traktu, rozpoczęcie budowy szosy, oraz bocznicy kolejowej. Celem nadzoru nad przeprowadzeniem powyższych prac, projektowane jest powołanie specjalnej Komisji rozbudowy lotniska, w skład której weszliby przedstawiciele Sejmiku Zamojskiego, m. Zamościa, Ordynacji Zamojskiej, oraz Komitetu Woj. L. O. P. P.

Ze swej strony Komitet Woj. zwrócił się do Sejmiku Zamojskiego z prośbą o możliwe wydatne poparcie budowy lotniska, na co otrzymał daleko idące przyrzeczenia. Podobną obietnicę otrzymaliśmy od Magistratu m. Zamościa.

W maju 1928 r. odbędzie się na terenach zakupionych Komisja z ramienia Dyrekcji kolejowej w Radomiu, która zbada na miejscu warunki budowy bocznicy kolejowej. W myśl aktu kupna sprzedaży ogólna cena nabytego terenu wynosi zł. 71.523 gr. 40, na poczet tej sumy wpłacono na r-k Ordyn. Zamojskiej do Państwowego Banku Rolnego w Warszawie 48.582 zł. 40 gr., pozostaje zatem do uregulowania 22.941 zł., suma ta zmniejszy się o kwotę zł. 3.147 gr. 10, która została wpłacona tytułem opłat skarbowych, a zostanie zwrócona przez Ministerstwo Skarbu do którego w tej sprawie odniósł się Komitet Woj. za pośrednictwem Zarządu Gł. L. O. P. P. w Warszawie.

Na sfinansowanie tranzakcji kupna gruntu pod lotnisko Zarząd Główny L. O. P. P. w Warszawie na skutek starań Komitetu Wojewódzkiego wyasygnował zł. 40.00.

Lądowiska.

W okresie sprawozdawczym zostało całkowicie ukończone lądowisko we Włodawie. Charakterystyka tego lądowiska przedstawia się jak następuje: jest to niż położony nad Bugiem, odgrodzony od strony zachodniej naturalnym wałem, wysokość którego wynosi 60 mtr. Najrówniejszy

pas lądowiska tworzy formę mocno wydłużonego prostokąta z południa na północ, z tych to stron właśnie, a zwłaszcza ze strony półn. znajduje się najdogodniejsze podejście dla płatowców. Lądowisko zaopatrzone jest w znak składający się z koła 50 mtr. średnicy, którego obwód jest wybrukowany, a wewnątrz koła w kierunku ściśle z południa na północ umieszczony jest wybrukowany napis „Włodawa". Wszelkie nierówności terenu zostały zasypane i lądowisko w tym stanie służyć może swym celom. Jako wskaźnik kierunku wiatru został umieszczony na najbliższych zabudowaniach koszarowych ruchomy rękaw z białego płótna 2 mtr. dług. i 40 cm. szerokości (średnicy).

W stadjum organizacji znajdują się lądowiska w Hrubieszowie, Janowie Lub., Lubartowie, Chełmie, Siedlcach i Tomaszowie lub.

Chęć urządzenia tych lądowisk na skutek apelu Komitetu Woj. zgłosiły Komitety Pow. w powyższych miejscowościach i przypuszczalnie w najbliższym czasie (na wiosnę 1928 r.) zostaną rozpoczęte prace, mające na celu oddanie powyższych lądowisk do użytku.

Punkt obserwacyjny w Garwolinie.

Komitet Pow. w Garwolinie zamierzał początkowo urządzić lotnisko, w tym celu za pośrednictwem Komitetu Woj. w Lublinie zwrócił się do S. M. Wojsk z prośbą o bliższe wskazówki, dotyczące realizacji tego planu ze względu na cele strategiczne. Dep. IV M. S. Wojsk zwrócił się w odpowiedzi do Komitetu Pow. w Garwolinie z propozycją urządzenia tamże punktu lotniczego zamiast projektowanego lądowiska, które ze względu na blizkość portu lotn. w Dęblinie nie jest w Garwolinie koniecznem. Zgodnie z tą opinją Komitet Pow. w Garwolinie przystąpił do prac przygotowawczych, celem urządzenia punktu obserwacyjnego dla samolotów. W rezultacie Dep. IV M. S. Wojsk przyobiecał w najbl. czasie przygotować odpowiedni kosztorys i plan budowy poczem Komitet Pow. w Garwolinie zajmie się jego realizacją. W obecnej chwili czynione są przygotowania, mające na celu zdobycie potrzebnych na budowę funduszów, które uzyskane być mają drogą imprez dochodowych i ofiar dobrowolnych, składanych, przez mieszkańców pow. garwolińskiego.

Propaganda.

Ubiegły okres sprawozdawczy Komitet Woj. L. O. P. P. w Lublinie w planie swych prac uznał za okres w którym należy jaknajbardziej spopularyzować zamierzenia L. O. P. P. wśród najszerszych warstw społeczeństwa, celem tym owocniejszej realizacji swych zamierzań w dziedzinie lotnictwa.

Istniejące przy Lub. Komitecie Woj. L. O. P. P. Szefostwo Propagandy pracę swą podzieliło na szereg etapów, które zależnie od warunków i środków realizowało. Idee L. O. P. P. postanowiono szerzyć przy pomocy lokalnych kursów metodycznych lotów propagandowych, odczytów, wydawnictw, wystaw i t. p. W okresie sprawozdawczym w miesiącach zimowych zostały zorganizowane kursy metodyczne dla prelegentów oraz odczyty. I tak: w styczniu 1927 r. urządzone zostały: Kurs metodyczny w Krasnymstawie z 60 uczestnikami, 20 stycznia kurs w Węgrowie dla nauczycielstwa z powiatu, 13 stycznia odczyt na kongresie oświatowo-drogowym w Zamościu, 18 stycznia odczyt w Łukowie.

3 lutego kurs metodyczny w Łukowie dla wójtów i pisarzy gminnych oraz nauczycielstwa szkół powszechnych, w kursie wzięło udział 260 słuchaczy. Jednocześnie urządzono Tydzień Lotniczy L. O. P. P. w rezultacie którego pozyskano około 200 członków. 16 i 17 lutego odczyt oraz kurs metodyczny dla urzędników samorządowych w Sokołowie z udziałem 60 uczestników. Po ukończeniu kursu zorganizowano Powiatowy Komitet L. O. P. P. oraz Koło Miejskie.

Dnia 12 marca kurs metodyczny w Białej Podl. z udziałem 60 słuchaczy.

Dnia 13 marca odczyt w Białej Podlaskiej. 14 marca kurs metodyczny w Janowie Podlaskim. 16 marca kurs metodyczny w Radzyniu. 17 marca odczyt w Radzyniu. 18 marca odczyt w Międzyrzecu. 20 marca odczyt w Zamościu. 26 marca kurs metodyczny w Tomaszowie Lub. 27 marca odczyt w Tomaszowie Lub. Kurs metodyczny w 8 p. p. Leg. w Lublinie (80 słuchaczy).

Miesiąc kwiecień przeznaczono na organizację i opracowanie programu lotów propagandowych na terenie województwa. W tym celu Szefostwo Prop. zwróciło się do poszczególnych Komitetów Pow., prosząc o podanie najbardziej dogodnych dla celów propagandy terminów w których mogłyby się odbyć loty propagandowe. Jednocześnie Szefostwo Propagandy poleciło Komitetom Pow. urządzenie w poszczególnych ośrodkach miejskich lotniczych stacji benzynowych, oraz napisów orjentacyjnych dla samolotów. W rezultacie we wszystkich Komitetach Pow. zostały założone lotnicze stacje benzynowe, a napisy orjentacyjne zostały wykonane w Zamościu, Janowie Lub., Hrubieszowie, Siedlcach, Garbowie i Włodawie.

Loty propagandowe w r. 1927.

W myśl powyższych zarządzeń uzgodniono z poszczególnemi Komitetami Pow. terminy lotów propagandowych, na zasadzie czego opracowano program lotów, który przedstawia się jak następuje:

Maj: od 1 do 5—Lublin i powiat
„ 6 „ 10—Puławy i powiat
„ 11 „ 16—Janów Lub. i powiat
„ 17 „ 22—Biłgoraj i powiat
„ 23 „ 28—Zamość i powiat

Czerwiec:	od 29.V	do	2—Tomaszów Lub. i powiat
	„ 3	„	8—Hrubieszów i powiat
	„ 9	„	14—Chełm i powiat
	„ 15	„	20—Włodawa i powiat
	„ 21	„	26—Biała Podl. i powiat
	„ 27	„	3.VII—Janów Podl. i powiat
Lipiec:	„ 4	„	9—Radzyń i powiat
	„ 10	„	15—Łuków i powiat
Wrzesień:	„ 1	„	6—Siedlce i powiat
	„ 7	„	12—Sokołów i powiat
	„ 13	„	19—Węgrów i powiat
	„ 19	„	24—Krasnystaw i powiat
	„ 25	„	30—Garwolin i powiat

Loty propagandowe rozpoczęto w dniu Święta Narod. 3-go Maja w którym to dniu z lotniska lubelskiego wystartował samolot, przyczem rozrzucono ulotki następującej treści:

„Lub. Komitet Wojewódzki L. O. P. P. rozpoczynając w dniu Święta Narod. loty propagandowe przesyła wszystkim członkom L. O. P. P. lotnicze pozdrowienie.

Niech żyje najwyższy Protektor L. O. P. P. Prezydent Ignacy Mościcki. Niech żyje L. O. P. P.

Film propagandowy

Zarząd Główny L. O. P. P., uznając Woj. Lub. za najlepiej zorganizowane na wsi, skierował do Lublina dyr. Wiktora Biegańskiego w celu nakręcenia na terenie tut. filmu propagandowego. Szefostwo Prop. skierowało p. Biegańskiego do Potoka Wielkiego w pow. Janowskim, ponieważ tamt. Koło L. O. P. P. wykazało największą żywotność. Od 1 do 4 maja, dyr. Biegański wraz z artystami oraz przedstawicielem Komitetu Woj. L. O. P. P. bawił w Potoku, gdzie powierzony mu film nakręcił w całości. W nakręceniu filmu brał udział samolot eskadry prop. Komitetu Woj. L. O. P. P., przyczem zorganizowano olbrzymi odczyt pod gołem niebem, który następnie został zfilmowany.

Loty propagandowe wzbudziły w ludności wielkie zainteresowanie i niezwykle zachęciły do ofiarności na cele L. O. P. P., przysparzając jednocześnie pokaźny zastęp nowych członków. Zaznaczyć należy, że podczas lotów propagandowych w każdej poszczególnej miejscowości wygłaszane były okolicznościowe przemówienia do zebranej licznie ludności, uświadamiające o zadaniach i celach L. O. P. P. Koszty lotów pokrywały częściowo poszczególne Komitety Pow. na terenie których loty się odbywały. Zazwyczaj Komitety te podczas lotów organizowały wśród zebranych na lotnisku kwestę bądź w postaci drobnych ofiar, bądź też pobierając minimalny (od 5 do 10 gr.) wstęp na lotnisko. Sumy stąd uzyskane z kolei w znacznej mierze pokrywały wydatki Komitetów Pow. Popularyzacja idei lotniczej wśród najszerszych warstw ludności miejskiej i wiejskiej, których ta ostatnia częstokroć nie miała nigdy sposobności usłyszenia słowa lotniczego i oglądania samolotu, pozostała dla L. O. P. P., że tak powiemy, czystym zyskiem.

Eskadra propagandowa

Lub. Komitetu Woj. L. O. P. P. w okresie sprawozdawczym składała się z trzech płatowców: Potez VIII, Hanriot i P. W. S. 3. Wszystkie one brały udział w lotach propagandowych, przyczem stale jeden z nich był wyznaczony jako płatowiec rezerwowy, który w razie możliwych uszkodzeń płatowców czynnych mógłby służyć do realizowania programu lotów bez przeszkód.

Przyjazd Pana Prezydenta Mościckiego na teren Województwa lub.

W dniu 17-go czerwca 1927 r. przez teren Województwa lub. przejeżdżał Pan Prezydent Rzeczypospolitej Ignacy Mościcki, udając się do Zamościa i Skierbieszowa. Lub. Komitet Woj. pragnąc należycie uczcić przyjazd Najwyższego Protektora L. O. P. P., a jednocześnie wykorzystać walory propagandowe, postanowił wyznaczyć eskadrę propagandową, której zadaniem było towarzyszyć podczas podróży Panu Prezydentowi. W tym celu Szef Propagandy Płk. Rudnicki wystartował z eskadrą samolotów w kierunku Dęblina na spotkanie P. Prezydenta. W drodze eskadra napotkała orszak P. Prezydenta, któremu towarzyszyła w czasie podróży, jednocześnie rozrzucając ulotki okolicznościowe. W dniu następnym eskadra ponownie wystartowała, witając Pana Prezydenta w Zemborzycach, gdzie spędził noc, poczem towarzyszyła Mu w drodze do Zamościa, wykonując w czasie lotu szereg ewolucji. Pan Prezydent witał eskadrę ręką. Jednocześnie Szefostwo Propagandy poleciło wszystkim Komitetom Pow. przez teren których Pan Prezydent przejeżdżał, aby wywiesiły u siebie transparenty z napisami: Najwyższemu Protektorowi L.O.P.P. Cześć. W dniu 19 czerwca korzystając z dużego zgromadzenia się okolicznej ludności urządzone zostały w Zamości loty propagandowe, które zgromadziły kilka tysięcy osób.

Wydawnictwa.

Doceniając należycie znaczenie propagandy lotnictwa przy pomocy słowa drukowanego, a jednocześnie pragnąc utrzymać stały kontakt z Komitetami Pow. na terenie Województwa, Szefostwo Propagandy w okresie sprawozdawczym wydawało miesięcznik p. t. „Ster“, który w nakładzie przeciętnie 1500 egz. rozchodził się na terenie całego Województwa. Każdy numer „Steru“, prócz szeregu artykułów o treści wybitnie propagandowej, oraz bieżących wiadomości dotyczących, wydarzeń w świecie lotniczym, posiadał część urzędową, t. z. „Komunikat“, w którym znajdowały się okólniki, wskazówki i instrukcje dla Komitetów Pow. dotyczące akcji L. O. P. P. na terenie Województwa. Wydawnictwo „Steru“ zakreślone było na zasadach samowystarczalności z tym, że Komitety Pow. które w pierwszej chwili zamówiły po pewnej ilości egzemplarzy miesięcznie, wpłacać bądą regularnie należność

za prenumeratę. oniewaź jednak z różnych względów zasada ta nie została przez Komitety Pow. należycie uznana przeto Szefostwo ropagandy widziało się zmuszonym z dniem 1 listopada 1927 r. wydawnictwo „Ster“ zawiesić.

Propaganda prasowa

Lub. Komitet Woj., pragnąc stale informować społeczeństwo o wszelkich poczynaniach Ligi Obrony owietrznej Państwa wogóle, a Komitetu Woj. w szczególności umieszcza stale na łamach pism miejscowych artykuły propagandowe i informacyjne. Ogółem w dziennikach „Głos Lubelski“, „Ziemia Lubelska“, „Expres Lubelski“ i „ABC“ umieszczono w okresie sprawozdawczym około 60 komunikatów.

Aeroklub

Komitet Woj. L. O. S. . postępując stale w myśl zasady jaknajwiększego spopularyzowania idei lotniczej w społeczeństwie powziął myśl założenia w Lublinie aeroklubu, którego celem byłoby stać na straży rozwoju lotnictwa na terenie Województwa lub., popieranie i stworzenie komunikacji lotniczej, jaknajdalej idące poparcie dla polskiego typu samolotu, oraz stworzenie szkoły pilotów, ta ostatnia zwłaszcza sprawa staje się kwestją coraz bardziej aktualną, ponieważ Komitet Woj. w obecnej chwili rozporządza trzema samolotami, które mogłyby być oddane na ewentualny użytek szkoły. Przy organizacji aeroklubu obiecał swą współpracę Korpus Oficerski Oficerskiej Szkoły Lotnictwa w Dęblinie. Dalsze pertraktacje, mające na celu możliwie rychłe zrealizowanie powyższego projektu są w toku.

W najbliższym czasie zostanie opracowany statut aeroklubu, wzorowany na statucie organizacji podobnych, istniejących już w Warszawie, pozatem odbędzie się konstytucyjne zebranie członków aeroklubu lubelskiego. Sprawa aeroklubu poruszona w prasie lubelskiej wywołała żywe zainteresowanie i przypuszczać należy, że ilość członków osiągnie pokaźną cyfrę.

Przebieg lotów propagandowych.

Stosownie do nakreślonego programu, po lotach odbytych w Lublinie i Potoku, gdzie nakręcano film propagandowy, z kolei odbyły się loty w Puławach (7 maja). Na lotnisku obecne były wszystkie miejscowe szkoły, oraz pokaźna ilość ludności. Po skończonych lotach odbył się odczyt o lotnictwie. W dniu 8 maja odbyły się loty propagandowe we Włostowicach, pow. Puławskiego. Wykonano 5 lotów pasażerskich, poczem odbył się odczyt, a Prezes Komitetu Pow. w Puławach w charakterze pasażera obleciał część powiatu, poczem w Puławach odbyły się znowu loty pasażerskie. Wyznaczone w programie loty w Janowie Lub. na żądanie tamt. Komitetu Pow. zostały przesunięte na czerwiec. W czasie od 19 do 22 maja odbyły się z kolei loty propagandowe na terenie pow. biłgorajskiego w następującym porządku: 19 i 20 maja w Biłgoraju i Frampolu, gdzie powstały nowe koła L. O. P. P., 20 i 21 maja w Tarnogrodzie, poczem odbył się raid nad południową częścią pow. Biłgorajskiego, przyczem zostały rozrzucone ulotki. 22 maja odbyły się loty w Biłgoraju, gdzie podczas trzeciego lotu samolot został lekko uszkodzony, wskutek wadliwych warunków terenowych.

Dnia 4 czerwca odbyły się loty propagandowe w Hrubieszowie. Następnie samolot udał się do Kryłowa, rozrzucając po drodze ulotki, przygotowane przez Komitet ow. w Hrubieszowie. Z Kryłowa samolot poleciał do Strzyżowa, gdzie odbyły się loty pasażerskie, przyczem pasażerami byli robotnicy z tamtejszej cukrowni. Następnie odbyły się loty propagandowe w Zamościu w związku z przyjazdem Pana Prezydenta Mościckiego, przebieg których podajemy szczegółowo na innem miejscu.

W dniu 26 czerwca odbyły się loty w Bełżycach, pow. Lub., które przyczyniły się do powstania koła L. O. . P. w pow. miejscowości. Loty odbyły się na lądowisku w Krężnicy Okrągłej w obecności szkół, oddziałów przysposobienia Wojskowego oraz dużej ilości ludności miejscowej. Po skończonych lotach i wygłoszeniu przemówień propagandowych zostało założone miejscowe koło L. O. P. P. Ogółem odbyło się w Bełżycach 9 lotów.

W dniu 29 czerwca odbyły się loty w Łuszczowie, gm. Wólka, pow. Lub. Po 12 lotach pasażerskich i przemówieniach propagandowych zostało założone koło L. O. P. P., do którego zapisało się około 50 osób.

Ponieważ podczas lotów pasażerskich w Hrubieszowie i Strzyżowie miało miejsce lekkie uszkodzenie aparatu, loty w tych miejscowościach zostały powtórzone.

W dniu 1 lipca samolot wystartował do Dubienki nad Bugiem, gdzie był oczekiwany przez tamt. ludność tłumnie zgromadzoną na lotnisku. Po przemówieniach okolicznościowych i lotach pasażerskich samolot wyleciał do Lublina.

W dniu 23 lipca odbyły się loty we Włodawie, które jednakże z powodu złych warunków atmosferycznych nie zostały całkowicie zrealizowane. Samolot wystartował z Włodawy i obleciał teren całego powiatu, rozrzucając ulotki. W czasie lotu tego zostały obrzucone ulotkami miejscowości Sławatycze, Nadrybie, Włodawa i Ruda Opalin. W dniu 24 lipca z polecenia Komitetu Woj. przybył do Włodawy samolot „Amfibja“, pilotowany przez p. Worledge, który wywodował na Bugu, owacyjnie witany przez zgromadzonych, mimo ulewnego deszczu, mieszkańców Włodawy i okolicy. Ponieważ po przebyciu podróży z Warszawy w niesprzyjających warunkach atmosferycznych należało w motorze

przeprowadzić niezbędny remont, wobec czego „Amfibja“ pozostała we Włodawie, a do Sławatycz wyleciał Hanriot, gdzie przeprowadzono loty propagandowe.

W dniu 15 sierpnia odbyły się loty w Sosnowicy, pow. Włodawskiego połączone z imprezą dochodową na rzecz L. O. P. P. Urządzona loterja, której fantami było prawo przejazdu samolotem dała 700 zł. czystego dochodu, przyczem odbyło się 24 loty pasażerskie. Loty połączone były, jak zwykle z odpowiedniemi przemówieniami propagandowemi.

W dnia 21 i 22 sierpnia odbyły się loty propagandowe w Nałęczowie połączone z imprezą dochodową na rzecz L. O. P. P. Odbyło się 7 lotów pasażerskich. Impreza dała czystego zysku 1728 zł. Loty zgromadziły na lotnisku tłumy kuracjuszy zgromadzonych w Nałęczowie, oraz ludność okoliczną.

W czasie Tygodnia Lotniczego odbyły się loty w Lublinie w dniach 4, 5, 7, 9 i 11 września na lotnisku fabryki „Plage i Laśkiewicz“. Ogółem odbyło się 34 loty.

W dniu 11 września odbyły się loty w Bychawie i Chełmie.

W dniu 8 września odbyły się loty w Lubartowie i Czemiernikach, połączone z imprezami na rzecz L. O. P. P.. Ogółem odbyło się 15 lotów pasażerskich.

W dniu 25 września odbyły się loty w Kurowie, pow. Lub. w liczbie 9 pasażerskich.

W dniu 2 października odbyły się loty w Łukowie. Odbyło się 6 lotów okrężnych. Startował samolot wojskowy z Dęblina. W tymże dniu odbył się w Łukowie odczyt prof. Skoczylasa, z którego czysty dochód został przeznaczony na cele L. O. P. P.

W dniu 3 października odbyły się loty propagandowe w Janowie Lub. Ogółem odbyło się 14 lotów pasażerskich, połączonych z przemówieniem propagandowym.

Imprezy, połączone z lotami propagandowemi przeprowadzone na terenie całego Województwa przyczyniły się w dużej mierze do popularyzacji idei L. O. P. P., przez co została ułatwiona praca Komitetów Pow. Dla ilustracji powyższego przytaczamy jeden z listów, który otrzymaliśmy z miejscowości, w której odbyły się loty, skierowanych do Komitetu Wojewódzkiego w Lublinie.

ODPIS

Do

Szanownego Komitetu Wojewódzkiego L. O. P. P.
w Lubinie.

Niniejszym mam zaszczyt powiadomić Komitet Wojewódzki, iż dzień Ligi Obrony Powietrznej Państwa zainicjowany przezemnie odbył się w dn. 25 września r. b w Kurowie nadspodziewanie uroczyście.

Komitet Org. świadom znaczenia tej nowej zdobyczy cywilizacji w życiu współczesnem pracował z prawdziwem poświęceniem. Lotów z osobami odbyło się przeszło 20.

Cel propagandy lotnictwa został osiągnięty w zupełności, no i materjalne zyski chyba też nie małe — 800 zł czystego zysku — w takim zakątku. Powyższa kwota została odesłana do Puław na imię Pana Starosty.

Na zakończenie mego krótkiego sprawozdania tak ja, jak również Komitet Org. mamy zaszczyt uprzejmie podziękować Zarządowi Komitetu Woj., jak również i P. Płk Rudnickiemu za przysłanie nam w dniu powyższej uroczystości trzech samolotów.

Taka ilość samolotów bardzo dodatnio wpłynęła na powodzenie propagandy żeglugi powietrznej wśród tut. ludności.

Pozostaję z głębokim szacunkiem
(–) *Szidziszkis Józef*
Przewodniczący Komitetu

Kurów, dnia 2 października 1927 r.

Subsydja i rozrachunek z Zarządem Głównym.

Korzystając w swej pracy z daleko idącej pomocy wojska, Lub. Komitet Woj. w porozumieniu z Zarządem Gł. przychylnie potraktował prośbę Oficerskiej Szkoły Lotnictwa w Dęblinie w której powyższa zwróciła się o wyasygnowanie pewnej kwoty tytułem subsydjum na potrzeby szkoły. Na zasadzie uchwały Zarządu Komitetu Woj. szkole tej zostało przyznane subsydjum w wysokości 1500 zł., którą to sumę odebrał upoważniony piśmiennie kpt. pilot Oleksik. Uznając doniosłą rolę jaką odgrywał wydawany przez Komitet Woj. miesięcznik „Ster“ postanowiono przyjść mu z doraźną pomocą do chwili w której uzyska niezależny byt, asygnując na ten cel zł. 500.

Pozatem udzielono drobnych subsydjów na różne cele lotnicze, a w szczególności zł. 200 p. Mieczysławowi Sieglowi, młodemu konstruktorowi, który pracuje nad budową avionetki polskiego typu.

Wypłaty w okresie sprawozdawczym.

W okresie sprawozdawczym Lub. Komitet Woj. wypłacił następujące sumy ze swych funduszów: Zarządowi Głównemu 23 marca 1927 r. tytułem należności za sprowadzenie i pobyt w Lublinie i Województwie Poznańskiej Wystawy Ruchomej 2000 zł. 24 kwietnia 1927 r. Zarządowi Główn. w Warszawie na poczet należności z tytułu 50 proc. dochodu za r. ub. 20.000 zł., 14 lipca 1927 r. z tego samego tytułu 10.000 zł., 19 września 1927 r. z tego samego tytułu 10.000 zł., 16 sierpnia 8.554 zł. 81 gr., jako pokrycie rachunku Zarządu Główn. w fabryce „Plage i Laśkiewicz“. Razem przekazano na rachunek Zarządu Główn. w r. 1927 zł. 50.554.81 gr.

Dnia 20 sierpnia 1927 r. Lub. Komitet Wojewódzki przekazał sumę zł. 15.000 na ręce Szefa Departamentu IV. M. S. Wojsk. Płk. L. Rayskiego. Po wpłaceniu sumy powyższej otrzymaliś-

my pismo potwierdzające odbiór tejże sumy następujące treści:

Ministerstwo Spraw Wojskowych Warszawa, d. 17 września 1927 r.

DEPARTAMENT LOTNICTWA

Potwierdzenie odbioru 15.000 zł.

SAMODZ. REFERAT LOTNICTWA. na budowę lotniska w Dęblinie.

L. 20479-27.

Do

Zarządu Komitetu Woj. L. O. P. P.
w Lublinie.

Na pismo L. 834/27 z dnia 20 sierpnia b. r. potwierdzam niniejszym odbiór sumy 15.000 zł. przekazanej przez Komitet Wojewódzki L. O P. P. w Lublinie na budowę lotniska w Dębl nie

Jednocześnie w imieniu M. S. Wojsk i Lotnictwa wojskowego wyrażam niniejszym WPanom podziękowanie za zapoczątkowaną przez WPanów pomoc w kierunku rozbudowy lotnisk na terenie Rzeczypospolitej, a tym samym rozwoju lotnictwa polskiego, oraz żywię nadzieję, że pomoc ta będzie stałą i wydatną

Szef Departamentu IV
(—) Inż. Rayski
Płk. Szt. Gen. pilot

Działalność sekretarjatu.

W okresie sprawozdawczym sekretarjat Komitetu Woj. L. O. P. P. wysłał 580 listów w różnych sprawach dotyczących zarówno prac organizacyjnych jak i związanych z nimi interesów L. O. P. P, W tym samym okresie otrzymano 550 listów. W porównaniu z r. 1926 wykazuje to wzrost korespondencji o 179 w listach wysłanych. Pozatem sekretarjat Komitetu Woj. L. O. P. P. pośredniczył w przyjmowaniu podań do Szkoły Mechaników Lotn. w Bydgoszczy do której z terenu Woj. Lubelskiego zgłosiło się 10 kandydatów.

Sekretarjat Komitetu Woj. czynny jest codziennie, przyjmując składki, zapisy nowych członków, udzielając wszelkich informacji, dotyczących L. O. P. P. i lotnictwa wogóle.

Preliminarz budżetowy Kom. Woj. L. O. P. P. w Lublinie na rok 1928.

DOCHODY:

I.	Składki członkowskie (20 Komitetów Pow. przeciętnie à 500 członków)	60.000	
II.	Loty propagandowe . .	5.000	
III.	Dobrowolne ofiary . . .	2.000	
IV.	Imprezy dochodowe . .	10.000	
V.	„Tydzień Lotniczy“ . .	40.000	
VI.	Fundusz specjalny na urządzenie lotniska w Zamościu	6.000	
VII.	Subwencje Zarządu Gł. na urządzenie lotniska w Zamościu	80.000	
VIII.	Fundusz Avionetki Szkolnej	6.000	209.000

ROZCHODY:

I.	Koszty administracji		
	a) pensja sekretarki . .	2.400	
	b) „ wizytatora . .	6.000	
	c) „ instruktora modelarskiego . . .	3.600	
	d) pensja gońca . . .	600	
II.	Przybory kancelaryjne i buchalterja	1.700	
III.	Loty propagandowe		
	a) stały pilot	6.000	
	b) „ mechanik . . .	2.400	
	c) benzyna i smary . .	1.600	
	d) reperacje	1.000	
IV.	Środki lokomocji		
	a) naprawa samochodu, kiszki i opony . . .	2.000	
	b) materjały pędne . . .	1.800	
	c) pensja szofera . . .	1.200	
V.	Komorne i światło . . .	920	
VI.	Djety i delegacje . . .	4 000	
VII.	40% dochodu dla Zarządu Gł.	40.000	
VIII.	Wydawnictwa	500	
IX.	Nieprzewidziane wydatki	1.000	
X.	Spłata avionetki . . .	7.000	
XI.	Kupno i urządzenie lotniska w Zamościu	90.000	173.720
XII.	Subwencja dla portu lotn. w Dęblinie	35.000	
XIII.	Do przekazania Zarządowi Gł.	280	35.280
	Razem .		209.000

Umotywowanie preliminarza budżetowego

DOCHODY:

I. Składki członkowskie.

Określona liczba 10.000 członków, jak widać ze sprawozdań poszczególnych Komitetów Pow., jest o wiele mniejsza od liczby rzeczywistej. Ponieważ Komitet Woj. zwrócił obecnie szczególną uwagę na regularne ściąganie składek, wydając odpowiednie polecenia Komitetom Pow. przeto wpływ z tego źródła określony na 60.000 zł. jest zupełnie możliwy.

II. Loty propagandowe.

Pozycja ta oparta na danych z lat ubiegłych i nie wymaga bliższego umotywowania.

III. Dobrowolne ofiary.

Suma preliminowana na dobrowolne ofiary jest minimalna, wskazuje na to doświadczenie lat ub. Motywacji nie wymaga.

IV. Imprezy dochodowe.

Suma preliminowana obliczona jest po 500 zł. z każdego Komitetu Pow. Jak wykazują sprawozdania, niektóre Komitety w latach ub. daleko ją przekroczyły, inne zaś prawie, że osiągnęły ją, przeciętna zatem jest całkowicie realna.

V. Tydzień lotniczy.

Opierając się na doświadczeniach lat ubiegłych i biorąc pod uwagę zarówno Lublin jak i teren Województwa z istniejącymi 20 Komitetami Pow. suma wskazana jest realna i bliższych omówień nie wymaga.

VI. Fundusz rozbudowy lotniska w Zamościu.

Suma wskazana jest minimalna, wedle ostatnich rozmów przeprowadzonych z przedstawicielami samorządu miejskiego w Zamościu, oraz przewodniczącym Wydziału Pow. Sejmiku Zamojskiego, Komitet Woj. może się spodziewać od tych instytucji poważnych subsydjów ze względu na doniosły cel i znaczenie dla Zamościa i pow. posiadania lotniska. Już w obecnej chwili wiadomo, że Sejmik Zamojski wstawił tytułem subsydjum na budowę lotniska w Zamościu złotych 10.000.

VII. Subwencja Zarządu Głównego.

W związku z zakupem terenu pod lotnisko i na skutek pertraktacji przeprowadzonych z Zarządem Gł. L. O. P. P. ten ostatni przyrzekł pomoc finansową w ramach w preliminarzu niniejszym wykazanych.

VIII. Fundusz budowy avionetki szkolnej.

Jak zostało wskazane na innym miejscu sprawozdania z pracy Komitetu Woj. suma wykazana w preliminarzu całkowicie wpłynęła.

ROZCHODY.

I. Koszty administracji.

Pozycja ta jest oparta na uchwale Walnego Zgromadzenia z dnia 26 września 1927 r.

II. Przybory kancelaryjne i buchalterja.

Cyfra podana oparta jest na praktyce.

III. Loty propagandowe.

Cyfra podana o 8.000 mniejsza niż w r. ub., wypływa to stąd, że Komitet Woj. utrzymując własną eskadrę ma możność poczynienia w tym zakresie oszczędności.

Skreślona została w tej pozycji niemal cała suma na materjały pędne, których obecnie dostarczają Komitety Pow., na terenie których będą się odbywały loty.

IV. Środki lokomocji.

Wydatki w tej pozycji zawarte są niezbędne przy prowadzeniu lotów propagandowych i propagandy wogóle. Lwią część stanowią koszty niezbędnego dla Komitetu samochodu, który według obliczeń będzie w drodze około 500 godz.

V. Komorne i światło.

Pozycja ta nie wymaga omówienia.

VI. Djety i delegacje.

Pozycja ta nie wymaga omówienia.

VII. 40% dochodu dla Zarządu Głównego.

40 proc. dochodu dla Zarządu Głównego według uchwały ostatniego Walnego Zgromadzenia.

VIII. Wydawnictwa.

Pozycja ta nie wymaga omówienia.

XI. Nieprzewidziane wydatki.

Pozycja ta nie wymaga omówienia.

X. Spłata avionetki.

Spłata avionetki. Podl. Wytwórni Samolotów w Białej Podlaskiej nie wymaga omówienia.

XI. Kupno i urządzenie lotniska w Zamościu.

Kupno i urządzenie lotniska pod Zamościem pociągnie za sobą koszta daleko większe, które jednakże należy rozłożyć przynajmniej na 2 lata. Podana dla r. 1928 jest ściśle uzależniona od subwencji otrzymanej z Zarządu Głównego.

XII. Subwencje dla portu lotniczego w Dęblinie.

Subwencja dla portu lotn. w Dęblinie jest wypełnieniem poleceń Zarządu Głównego.

XIII. Do przekazania Zarządowi Głównemu.

Pozycja ta nie wymaga omówienia.

PROTOKUŁ POŁĄCZENIA

Ligi Obrony Powietrznej Państwa Komitetu Wojew. w Lublinie z Towarzystwem Obrony Przeciwgazowej Oddziałem w Lublinie.

Dnia 13 marca 1928 r. do lokalu Sekretarjatu L. O. P. P. w Lublinie przy ul. Powiatowej Nr. 1 stawili się p. Inż. Feliks Turczynowicz, działający z ramienia Oddziału Lub. Towarzystwa Obrony Przeciwgazowej na mocy uchwały Zarządu Tow. O. P. powziętej na posiedzeniu odbytym w dniu 6-go marca 1928 roku oraz pan Zygmunt Radomski, działający z ramienia Komitetu Wojewódzkiego L. O. P. P. w Lublinie, przyczem został sporządzony poniższy protokuł połączenia się na terenie lubelskim obu stowarzyszeń w myśl art. 32 statutu Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej.

Połączenie obu Stowarzyszeń zostaje dokonane na podstawie stanu majątkowego stwierdzonego w dn. 31 grudnia 1927 r. Stosownie do tego Komitet Wojewódzki L. O. P. P. w Lublinie ze swej strony wnosi majątek uwidoczniony w bilansie brutto sporządzonym na dzień 31 grudnia 1927 r. i zatwierdzony przez Komisję Rewizyjną Komitetu Wojewódzkiego w dniu 12 marca 1928 r. Bilans powyższy, wykazujący jako sumę obrotową 147.216 zł. 80 gr., zostaje do niniej-

szego jako załącznik dołączony. Prócz wartości ruchomości ujawnionej w bilansie w sumie 29.800.67 gr. Lub. Komitet Wojewódzki wnosi trzy płatowce, których wartość nie jest w bilansie wykazana, a mianowicie: jeden płatowiec P. W. S. 3, jeden Potez VIII, jeden Hanriot. Towarzystwo Obrony Przeciwgazowej Oddział w Lublinie ze swej strony wnosi majątek przedstawiający się jak następuje: na r-ku czekowym w P. K. O. w Warszawie Nr. 101.042 zł. 104.64 gr., gotówką saldo księgi kasowej na dzień 31 grudnia 1927 r. zł. 10 gr. 6 Razem 114 zł. 70 gr. Prócz tego oba Stowarzyszenia, dokonując wzajemnego połączenia się, wnoszą do Komitetu Wojewódzkiego Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej wszelkie akta, książki, przybory kancelaryjne i t. p. Liczby członków T. O. P. nie można ustalić.

Powyższy protokuł na tem zakończono i po przeczytaniu przez obie strony podpisano.

Lublin, dnia 13 marca 1928 r.

(—) F. Turczynowicz
(—) Z. Radomski

REGULAMIN LOTÓW PROPAGANDOWYCH L. O. P. P.

zatwierdzony przez Departament Lotnictwa M. S. Wojsk.

I. Przepisy ogólne.

1) Komitety Powiatowe i Miejskie L. O. P. P., które zamierzają urządzać na swoim terenie loty propagandowe, winny zawczasu nadesłać do Woj. Kom. szkic terenu, na którym się mają one odbywać, z oznaczeniem:

a) odległości od najbliższych osiedli,

b) przeszkód naturalnych na granicy pola wzlotów.

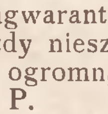
2) Pole wzlotów należy wybrać równe, nie przecięte rowami, suche i posiadające wolny dostęp o ile możności ze wszelkich stron. Drobne nierówności, np. stare kretowiny należy rozrzucać. Najlepiej ku temu celowi nadają się suche łąki lub pastwiska. Wymiar pola wzlotów wynosić powinien minimum 400 × 400 mtr.

II. Porządek na polu wzlotów.

1) Zarząd Główny zwraca uwagę na niebezpieczeństwo dla załogi samolotu oraz dla publiczności, o ile przepisy porządku nie będą ściśle zachowane. Z tego względu loty propagandowe należy urządzać tylko w tych miejscowościach, w których Komitet miejscowy może zagwarantować utrzymanie porządku, gdyż każdy nieszczęśliwy wypadek przy lotach przynosi ogromną szkodę moralną i materjalną L. O. P. P.

2) Za porządek na polu wzlotów odpowiedzialnym jest miejscowy Komitet L.O.P.P., który powinien zaprosić do współdziałania wojsko, instytucje społeczne, względnie osoby chętne do współdziałania w utrzymaniu porządku.

3) Na polu wzlotów przed przybyciem samolotu należy ułożyć z płótna na ziemi znak w postaci litery T, wskazujący kierunek wiatru.



kierunek wiatru

4) Znak ten należy umieścić pośrodku lotniska w miejscu, gdzie samolot winien wylądować.

5) Pole wzlotów w kierunku startu względnie lądowania powinno być wolne. Publiczność może znajdować się tylko po bokach. Podczas trwania lotów niedopuszczalne jest, ażeby publiczność opuszczała miejsca jej wyznaczone, w tym celu najbardziej wskazanem byłoby odgrodzić te miejsca np. drutem, lub też utworzyć kordon z osób utrzymujących porządek. W razie przerwania kordonu przez publiczność, loty należy natychmiast przerwać.

6) Podczas trwania lotów powinna być zapewniona pomoc lekarska.

7) Osoby, biorące udział we wzlotach, jako pasażerowie, winny być grupowane oddzielnie i doprowadzane do samolotu przez osobę do tego powołaną, dopiero po zatrzymaniu się samolotu na ziemi.

8) Należy mieć przygotowane koło (np. od wozu), aby na wypadek przebicia przy starcie dętki, móc dać o tem znak pilotowi przez umieszczenie koła na miejscu lądowania.

9) Po ukończeniu lotów, w razie braku hangarów, gdy samolot pozostaje jeszcze w danej miejscowości, należy przy nim ustawić straż, któraby nie dopuszczała doń osób niepowołanych.

10) Podczas napełniania benzyną zbiorników oraz w pobliżu składu benzyny, zakaz palenia winien być ściśle przestrzeganym.

III. Wyekwipowanie samolotu.

1) Samolot, używany do lotów, oprócz normalnego sprzętu winien posiadać:

a) składaną tyczkę bambusową wraz z rękawem, używanym do wskazywania kierunku wiatru.

Tyczkę tę z obsadzonym na niej rękawem należy po przybyciu na miejsce osadzić w ziemi przed rozpoczęciem lotów;

b) gaśnicę normalną, którą po przybyciu wyjmuje się z samolotu i zachowuje się cały czas na starcie;

c) chorągiewki startowe;

d) rakietnicę i rakiety.

IV. Loty.

1) Lotami kieruje i wydaje odnośne zarządzenia jedna osoba specjalnie do tego upoważniona przez miejscowy Komitet L. O. P. P.

2) Przed lotem samolot winien być skontrolowany przez pilota i mechanika, poczem mechanik odprowadza samolot na miejsce startu. Samolot trzymać należy za koniec skrzydła. Mechanik pozostaje przez cały czas lotu na starcie i po wylądowaniu samolotu odprowadza tenże ponownie na start oraz pomaga pasażerom przy wsiadaniu i wysiadaniu. Obejmuje on jednocześnie funkcje startowego.

3) Płatowiec startuje na znak dany chorągiewką białą startowego. Znak dany chorągiewką czerwoną oznacza zakaz startowania.

4) Po wystartowaniu leci samolot w linji prostej do wysokości 200 m., poczem może być wykonany skręt.

5) O ile w lotach propagandowych bierze udział jeden tylko samolot, wówczas skręt oraz kołowanie mogą być wykonywane w obydwie strony; w przeciwnym razie mają zastosowanie przepisy o dokonywaniu lotów nad lotniskami.

6) Wszelkie akrobacje są bezwzględnie zabronione.

7) O ile samolot posiada podwójne sterowanie, należy stery, znajdujące się przy siedzeniu pasażera, wyłączyć zupełnie przed zaczęciem lotów.

8) Znak dany rakietą koloru zielonego oznacza nakaz natychmiastowego lądowania; znak dany rakietą koloru czerwonego, oznacza zakaz lądowania; natomiast rakieta koloru żółtego oznacza, że samolot został uszkodzony przy starcie i zaleca się lądowanie z największą ostrożnością.

9) Przed lądowaniem pilot winien stwierdzić, czy strefa do lądowania jest wolna i w razie zajęcia jej przez publiczność, zatrzymać się z lądowaniem aż do chwili usunięcia publiczności.

10) Lądować należy w pobliżu punktu startu. Po wylądowaniu pilot podprowadza samolot na start, gdzie następuje zmiana pasażerów.

11) W razie defektu silnika, pilot może lądować bez stosowania się do przepisów, mając za główny swój obowiązek lądowanie bez katastrofy.

Nadto proponuje się odbieranie od pasażerów pisemnych deklaracji, zawierających rezygnację w swojem i rodziny imieniu, z pretensji do L. O. P. P. na wypadek katastrofy.

OKÓLNIK L. 1.

W sprawie terminów lotów propagandowych.

Lub. Kom. Wojew. L. O. P. P. niniejszym podaje do wiadomości wszystkich Komitetów Powiatowych, że loty propagandowe wzorem lat ubiegłych i w roku bieżącym rozpoczną się w Lublinie dnia 3 maja, t. j. w dniu Święta Narodowego, poczem odbywać się będą kolejno w poszczególnych miejscowościach na terenie województwa.

Ponieważ organizacja lotów ulega obecnie zmianie o tyle, że Szefostwo Propagandy nie będzie zgóry wyznaczać terminów lotów propagandowych, a tylko stosować się do terminów, o które poproszą poszczególne Komitety Powiatowe, przeto Komitety, które pragnęłyby mieć u siebie loty propagandowe w maju, muszą zarezerwować sobie terminy w ciągu kwietnia i t. d.

Na każdorazowe zgłoszenie Szefostwo Propagandy piśmiennie zawiadomi odpowiedni Komitet, czy termin żądany będzie dotrzymany, ewentualnie zaproponuje inny wolny termin.

Komitety Powiatowe winny możliwie najrychlej skomunikować się w tej sprawie z Szefostwem Propagandy, gdyż tylko w ten sposób będą miały możność zarezerwowania terminów lotów w dogodnych dla siebie terminach.

OKÓLNIK L. 2.

W sprawie materjałów pędnych do lotów propagandowych i odsyłki beczek próżnych.

Lub. Kom. Wojew. L. O. P. P. niniejszym podaje do wiadomości wszystkich Komitetów Powiatowych, iż ze względu na zbliżający się okres lotów propagandowych, Komitety w ciągu kwietnia winny zgłosić do Sekretarjatu Komitetu zapotrzebowanie na materjały pędne, t. j. benzynę i rycynę.

Ponieważ w niektórych Komitetach pozostał zapas materjałów pędnych z roku ubiegłego, winny one zgłosić, jakie ilości posiadają, celem uzupełnienia takowych przez Lubelski Komitet Wojewódzki L. O. P. P.

Przy wysyłce materjałów pędnych stosowana będzie taka sama zasada jak w roku ubiegłym, t. j., że Komitety Powiatowe, na terenie których odbywać się będą loty propagandowe pokrywać będą z własnych funduszów koszty zużycia materjałów pędnych. Całkowity zapas składać się musi ze 100 kg. benzyny i 40 kg. rycyny, koszt takiego zapasu wyniesie około 340 zł., którą tą sumę należy w kasie Komitetu na ten cel zarezerwować.

Komitety Powiatowe, które do obecnej chwili nie odesłały jeszcze beczek otrzymanych w roku ubiegłym, winny to uczynić najrychlej, gdyż w przeciwnym razie będą musiały zapłacić należność za takowe.

OKÓLNIK L. 3.

W sprawie uregulowania zaległej prenumeraty za mies. „Ster". Zgodnie z Uchwałą ogólnego Zgromadzenia Komitetu Wojewódzkiego L.O.P.P. w Lublinie odbytego w dniu 14 marca r. b. wydawnictwo mies. „Ster" przechodzi na rachunek Komitetu Wojewódzkiego, przyczem wszystkie zaległe należności za prenumeratę winny być przez poszczególne Komitety Powiatowe *niezwłocznie* wpłacone na r/k. Komitetu Wojewódzkiego (P. K. O. 63.763).

Ze względu na to, że wydawanie „Steru" jest wypełnieniem uchwał Ogólnego Zgromadzenia, Komitety Powiatowe winny od tej chwili dołożyć starań, aby zaległości w opłacaniu prenumeraty nie miały miejsca, co zagwarantuje „Sterowi" regularne ukazywanie się a tem samem zapewni należyty kontakt Komitetu Wojewódzkiego z poszczególnymi ośrodkami L. O. P. P. na prowincji.

OKÓLNIK L. 4.

Zmiany personalne. Z dniem 1 lutego r. b. stanowisko wizytatora Lub. Kom. Woj. L. O. P. P. objął p. Zygmunt Radomski, który odtąd upoważniony jest do załatwiania wszelkich spraw dotyczących L. O. P. P. na terenie Lublina i województwa.

Ogólne Zgromadzenie Lub. Komitetu Woj. L. O. P. P.

Zgodnie z art. 32 statutu L. O. P. P. w dniu 14 marca r. b. o godz. 6-ej wieczorem w lokalu Komitetu Wojewódzkiego L. O. P. P. przy ulicy Powiatowej 1 odbyło się doroczne Ogólne Zebranie Komitetu Wojewódzkiego L. O. P. P. przy udziale delegatów poszczególnych Komitetów Powiatowych z całego województwa.

Zebranie zagaił prezes Lub. Komitetu Wojewódzkiego L. O. P. P. dr. Stanisław Bryła, witając w serdecznych słowach przybyłych licznie delegatów, co dobitnie świadczy o zainteresowaniu się celami L. O. P. P. wśród szerokich warstw ludności naszego województwa i rokuje organizacji jaknajlepsze nadzieje na przyszłość.

Po stwierdzeniu ważności przedstawionych przez poszczególnych delegatów pełnomocnictw, jak to przewiduje art. 16 § 2 statutu L. O. P. P. oraz art. 19 § 6 tegoż statutu, na przewodniczącego wybrano p. A. Ganczarskiego, jako asesorowie w prezydjum zasiedli: ks. Józef Cieślicki (Lublin) i dyr. Wacław Nartowski (Biała Podl.).

Zgodnie z porządkiem obrad, przystąpiono do sprawy połączenia się L. O. P. P. z T. O. P. na terenie województwa lubelskiego, przyczem zebrani przyjęli jednomyślnie do wiadomości protokuł połączenia się obu stowarzyszeń, odczytany przez p. Zygmunta Radomskiego. — Następnie p. dr. Stanisław Bryła odczytał sprawozdanie z działalności Lubelskiego Komitetu Wojewódzkiego L. O. P. P. za rok 1927 oraz protokuł Komisji Rewizyjnej.

Zebrani, po przyjęciu do wiadomości sprawozdania i przeprowadzonej nad nim dyskusji. uchwalili jednogłośnie absolutorjum dla władz Komitetu Wojewódzkiego.

Bo ukończonej dyskusji nad sprawozdaniem, przystąpiono do uzupełniających wyborów Komitetu Wojewódzkiego na rok 1928. Zgodnie z art. 26 § 2 statutu L. O. P. P. ze składu członków Zarządu zgłosili swe ustąpienie ze starszeństwa wyboru: p. dr. Stanisław Bryła, generał Władysław Jung i p. Czesław Szczepański.

Na miejsce ustępujących zebrani jednogłośnie wybrali: p. dr. St. Bryłę i gen. Wł. Junga ponownie, zaś na miejsce p. Czesława Szczepańskiego, p. v. wojewodę Karasińskiego. Na zastępców do Zarządu wybrano: p. Czesława Szczepańskiego, ks. prałata Kamieńskiego, p. Jadwigę Sasorską i ks. Józefa Cieślickiego. Na delegatów na Ogólne Zgromadzenie Ligi zostali wybrani ponownie dr. St. Bryła i płk. Rudnicki. Na zastępców: ks. prałat Kamieński i p. Stefan Mańkowski. Do Komisji Rewizyjnej wybrani zostali ponownie pp.: dyr. Michał Michniewski, dr. Czesław Kujawski i dyr. Michalik. Na zastępcow pp.: dyr. Wilk i dyr. Rzeszotarski. Następnie wywiązała się ożywiona dyskusja dotycząca planu prac Komitetu Woj. L. O. P. P. na przyszłość, w rezultacie której przedstawiono Zarządowi szereg dezyderatów zgłoszonych przez poszczególnych delegatów.

Zebranie przeciągnęło się do godz. 10.30 wiecz., poczem przewodniczący, pożegnawszy delegatów, wyraził im podziękowanie za przybycie i zebranie zamknął.

Sekretarz
(—) Frańczak

Prezes
(—) Dr. St. Bryła

Redaktor odpowiedzialny: ZYGMUNT RADOMSKI. Wydawca: Lubelski Komitet Wojewódzki L. O. P. P.

Drukarnia Udziałowa — Lublin, Plac Litewski 1.